

# RAPPORT ANNUEL


DE GESTION

2005

2006



*Le Québec, d'une rive à l'autre*

Québec 



**RAPPORT  
ANNUEL  
DE GESTION**

**2005**

**2006**

**Siège social :**

Société des traversiers du Québec  
250, rue Saint-Paul  
Québec (Québec) G1K 9K9

Téléphone : (418) 643-2019  
Télécopieur : (418) 643-7308  
Courriel : [stq@traversiers.gouv.qc.ca](mailto:stq@traversiers.gouv.qc.ca)  
Site Web : <http://www.traversiers.gouv.qc.ca>

Cette publication a été rédigée par  
la Société des traversiers du Québec

La forme masculine utilisée dans cette publication  
désigne aussi bien les femmes que les hommes. Elle  
n'est utilisée que dans le but d'alléger la présentation  
du texte et d'en faciliter la compréhension.

**Photographies :**

Société des traversiers du Québec  
Marc Loïselle  
Denis Poirier, Idéation graphisme et communications  
Marcel Lahaye  
Paul Dionne  
Gabriel Cormier

**Graphisme :**

Idéation Graphisme et Communications

**Imprimerie :**

J.B. Deschamps

Dépôt légal — Bibliothèque et Archives nationales  
du Québec, 2006

Bibliothèque nationale du Canada

ISBN-13 : 978-2-550-47704-4 (version imprimée)

ISBN-10 : 2-550-47704-9 (version imprimée)

ISBN-13 : 978-2-550-47705-1 (PDF)

ISBN-10 : 2-550-47705-7 (PDF)

© Gouvernement du Québec



# DÉCLARATION

## DE SERVICES AUX CITOYENS

### NOTRE MISSION

La mission de la Société des traversiers du Québec est de contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises en assurant des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec.

### NOS ENGAGEMENTS

La Société des traversiers du Québec et son personnel prennent les engagements suivants :

#### Offrir des services de qualité, sécuritaires et fiables

- accueillir notre clientèle avec courtoisie et l'amener à bon port en toute sécurité avec de l'équipement conforme aux normes et du personnel qualifié, sensibilisé à la qualité des services
- maintenir les gares et les navires propres et confortables
- respecter les horaires publiés
- informer promptement les usagers de toute modification au service
- rendre disponibles les horaires des traverses.

#### Améliorer nos services

- mesurer, de façon continue, le degré de satisfaction des usagers ; effectuer annuellement une évaluation globale, en faire connaître les résultats et informer la clientèle des correctifs qui seront apportés
- faciliter l'accès des personnes handicapées aux publications et aux services offerts aux citoyens par l'application de mesures d'adaptation raisonnables
- garantir un retour d'appel dans les deux jours ouvrables qui suivent la réception d'une plainte formulée verbalement et une réponse dans un délai maximal de dix jours ouvrables dans le cas d'une plainte écrite
- identifier la personne-ressource ; renseigner la personne concernée du calendrier prévu pour le traitement de la plainte

- recueillir les commentaires, les suggestions et les insatisfactions à l'aide du formulaire « *Votre opinion sur nos services* » disponible dans une enveloppe affranchie dans toutes nos traverses.

### COMMENT NOUS JOINDRE

- Par courriel : [stq@traversiers.gouv.qc.ca](mailto:stq@traversiers.gouv.qc.ca)
- À nos bureaux ou par courrier :  
Société des traversiers du Québec  
250, rue Saint-Paul  
Québec (Québec) G1K 9K9
- Par téléphone au numéro 1 877 787-7483 (sans frais au Canada et aux États-Unis) et sélectionnez la traverse pour laquelle vous désirez obtenir de l'information :

Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola  
Québec-Lévis  
L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive  
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine  
Matane-Baie-Comeau-Godbout

Pour les traverses exploitées en partenariat avec l'entreprise privée, contactez-les directement :

L'Isle-aux-Grues-Montmagny (418) 248-9196  
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon (418) 862-5094  
Île d'Entrée-Cap-aux-Meules (418) 986-5705

### POUR CONNAÎTRE NOS HORAIRES ET NOS TARIFS

Consultez en tout temps notre site Internet à l'adresse :  
[www.traversiers.gouv.qc.ca](http://www.traversiers.gouv.qc.ca).

Consultez nos dépliants dans les bureaux d'information touristique des régions desservies par nos services de traversiers.



Traversier de L'Isle-aux-Coudres au printemps  
Photo : Marc Loiseleur

Monsieur Michel Bissonnet  
Président de l'Assemblée nationale  
Hôtel du Parlement  
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de gestion de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 2006.

Ce rapport constitue une reddition de comptes à l'égard des objectifs du *Plan stratégique 2001-2004* de la Société des traversiers du Québec et des engagements de prestation de services contenus dans sa *Déclaration de services aux citoyens*.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

La ministre déléguée aux Transports,

Julie Boulet

Québec, septembre 2006

Madame Julie Boulet  
Ministre déléguée aux Transports  
Gouvernement du Québec  
Québec

Madame la Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14) et de la Loi sur l'administration publique, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de gestion de la Société pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 2006.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

Georges Farrah

Québec, septembre 2006

**Appellation abrégée des traverses  
dans tout le rapport**

- 1** Traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola  
» **Traverse de Sorel-Tracy**
- 2** Traverse Québec-Lévis  
» **Traverse de Québec**
- 3** Traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive  
» **Traverse de L'Isle-aux-Coudres**
- 4** Traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny  
» **Traverse de L'Isle-aux-Grues**
- 5** Traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine  
» **Traverse de Tadoussac**
- 6** Traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout  
» **Traverse de Matane**
- 7** Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon  
» **Traverse de Rivière-du-Loup**
- 8** Traverse île d'Entrée-Cap-aux-Meules  
» **Traverse de l'île d'Entrée**



A la découverte du Saint-Laurent  
Photo : Marcel Laroche

# TABLE DES MATIÈRES

Déclaration de services aux citoyens .....	III
Déclaration de la direction .....	IX
Déclaration de validation de la vérification interne .....	IX
Message du président .....	XI

## PARTIE 1

### LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

#### 1 Présentation générale

1.1 Mission, valeurs et orientations .....	1
1.2 Réseau .....	1
1.3 Conseil d'administration, direction générale et direction de traverse .....	2
1.4 Organigramme .....	3

#### 2 Résultats

Tableau synthèse .....	6
------------------------	---

#### 3 Faits saillants

3.1 Ressources humaines .....	9
3.2 Exploitation .....	13
3.3 Communication et service à la clientèle .....	25
3.4 Administration et finances .....	27

#### 4 Application de certaines politiques et exigences gouvernementales

4.1 Emploi et qualité de la langue française dans l'administration .....	33
4.2 Code de déontologie des membres du conseil d'administration .....	33
4.3 Protection des renseignements personnels et accès à l'information .....	33
4.4 Équité salariale .....	34
4.5 Harcèlement psychologique au travail .....	34
4.6 Suivi des recommandations du vérificateur général .....	34

## PARTIE 2

### REVUE STATISTIQUE

Section I Les traversées en 2005-2006 .....	35
Section II Passagers transportés .....	35
Section III Bicyclettes transportées .....	36
Section IV Véhicules transportés en UEA .....	37

## PARTIE 3

### ÉTATS FINANCIERS

Rapport de la direction .....	41
Rapport du vérificateur .....	41
Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 2006 .....	42
Bilan au 31 mars 2006 .....	43
Flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 mars 2006 .....	44
Notes complémentaires .....	45
Annexe I Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration .....	57



Pont supérieur pavisé du N.M. Tamer-Gouin  
Photo : Marcel Lahaye

### DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Les résultats et l'information contenus dans le présent rapport annuel de gestion sont sous ma responsabilité. Celle-ci porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données, de l'information et des explications qui y sont présentées.

Tout au cours de l'exercice financier, la direction a maintenu des systèmes d'information et des mesures de contrôle fiables de manière à assurer l'atteinte des objectifs fixés au *Plan stratégique 2001-2004*. Les résultats et les données du rapport annuel de gestion 2005-2006 de la Société des traversiers du Québec

- décrivent fidèlement la mission, les mandats, les valeurs et les orientations stratégiques de la Société
- présentent les objectifs, les indicateurs, les cibles à atteindre et les résultats
- présentent des données exactes et fiables.

Les membres du comité de direction ont également approuvé le présent rapport annuel de gestion. De plus, le responsable de la vérification interne a évalué le caractère plausible des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion, et a émis un rapport de validation sur cette information.

À mon avis, l'information présentée dans le rapport annuel de gestion 2005-2006 correspond à la situation et est fiable.

Le président-directeur général,

Georges Farrah

Québec, le 30 août 2006

### DÉCLARATION DE VALIDATION DE LA VÉRIFICATION INTERNE

Monsieur Georges Farrah  
Président-directeur général  
Société des traversiers du Québec

Monsieur le Président-directeur général,

J'ai procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 2006. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction de la Société des traversiers du Québec.

Ma responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence de l'information, en me basant sur le travail que j'ai réalisé au cours de mon examen.

Mon examen a été effectué conformément aux normes de l'Institut des vérificateurs internes (IVI). Les travaux ont consisté à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à documenter le fonctionnement des mécanismes de compilation, à réviser des calculs et à discuter de l'information fournie. Mon examen ne constitue pas une vérification.

Au terme de mon examen, je conclus que l'information contenue dans le rapport annuel de gestion me paraît, à tous égards importants, plausible et cohérente.

Le responsable de la vérification interne,

Gaston Larocque, CA

Québec, le 30 août 2006





A la découverte du Québec, d'une rive à l'autre  
Photo : Marcel Labaye



# MESSAGE

## DU PRÉSIDENT



J'ai été nommé président-directeur général de la Société des traversiers du Québec (STQ) en décembre dernier pour un mandat de cinq ans. L'exercice 2005-2006 a donc été principalement sous la

gouverne de monsieur Jean-Yves Gagnon qui s'est dévoué pendant près de 17 ans à l'avancement de la STQ. En effet, de 1981 à 1985, il a été vice-président du conseil d'administration de la Société, puis de 1985 à 1994, il a été, pour une première fois, nommé président-directeur général de la STQ et finalement il est revenu à la barre de la STQ de 2002 à 2005. Durant ses mandats, non seulement M. Gagnon s'est-il attaché au développement et à la saine gestion de la STQ, mais il l'a également fait rayonner en étant membre de conseils d'administration d'associations telles INTERFERRY, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers, la Société de développement du Saint-Laurent (SODES) et les Amateurs du Saint-Laurent. Au nom de tout le personnel de la Société et de nos partenaires qui ont eu la chance de travailler avec lui, je tiens à remercier chaleureusement monsieur Gagnon pour son engagement et ses nombreuses réalisations, pendant toutes ces années, à la direction de la Société.

Par ailleurs, en août 2005, le gouvernement du Québec a nommé le nouveau conseil d'administration de la STQ, composé de M. François Désy, vice-président, de M<sup>me</sup> Johanne Robertson, de M<sup>r</sup> Hubert Besnier et de M. Claude Canuel. En raison de leurs expériences variées, leur collaboration est des plus utiles à la prise de décisions sur les enjeux majeurs concernant la Société tout comme l'ont d'ailleurs été leurs prédécesseurs du conseil d'administration sortant composé de mesdames Nicole L. Bergeron et Louise Levasseur, de M<sup>r</sup> Alain Poirier et de M. Yvan Desgagnés. Au nom de la direction de la Société, je profite de l'occasion pour leur exprimer toute notre reconnaissance pour leur dévouement et leur participation à la bonne gestion des affaires de la STQ pendant plus de huit ans.

Je suis donc arrivé à la Société pour le dernier tiers de cet exercice financier et je me suis rapidement informé sur les dossiers majeurs en cours. Je ne saurais passer sous silence que la Société fait l'objet d'une importante évaluation. En effet, lors de l'examen par le Conseil du trésor des 60 premiers organismes gouvernementaux, il a été recommandé d'abolir la STQ. Toutefois, cette décision a

été reportée afin que deux comités de travail formés de représentants de la STQ et du ministère des Transports du Québec puissent revoir l'ensemble du fonctionnement de la STQ, tant sa gestion que sa structure. Le rapport de ces groupes de travail est attendu pour l'automne 2006. Dès que les recommandations de ce rapport seront connues, nous pourrions aller de l'avant et rédiger notre nouvelle planification stratégique selon les objectifs gouvernementaux, tenant compte des nouvelles règles de gouvernance gouvernementales. Nous sommes confiants que les modifications éventuelles de la STQ s'inscriront dans l'optique de l'amélioration des services aux citoyens. Elles devront tenir compte de contraintes énoncées dans un communiqué de presse par la présidente du Conseil du trésor, madame Monique Jérôme-Forget, qui précise que « bien que, selon le rapport, la nature commerciale des activités de la STQ semble à première vue se prêter à la conclusion d'ententes dans le secteur privé, le gouvernement mettra en œuvre cette recommandation seulement s'il est démontré que la qualité des services aux citoyens peut être améliorée, le tout dans le respect des conventions collectives des employés de la STQ ». Ce n'est qu'à l'automne que nous en saurons plus. Le présent rapport annuel de gestion est donc basé sur les objectifs et les indicateurs formulés dans notre plus récente planification stratégique, soit celle de 2001-2004.

C'est dans ce contexte que j'ai pris la direction de la Société afin de poursuivre l'important travail amorcé par l'équipe de direction en place dans le but de démontrer l'excellence de notre gestion sous sa forme actuelle. Ayant travaillé plusieurs années en tourisme, je connais l'importance des différents modes de transport qui favorisent l'essor touristique et économique des régions du Québec. Depuis déjà 35 ans, la STQ est un acteur de premier plan dans chacune des régions où elle offre des services de traversiers. Non seulement elle transporte à l'année passagers, véhicules et marchandises, mais elle est également un employeur régional important. De plus, elle s'approvisionne chez de nombreux fournisseurs locaux pour les biens nécessaires à ses opérations et elle octroie plusieurs contrats à des entreprises régionales afin d'entretenir sa flotte et ses installations terrestres. Je ne citerai en exemple que le contrat de modernisation et les travaux de cale sèche du *N.M. Catherine-Legardeur*, en service à la traverse de Sorel-Tracy. Ce contrat, réalisé en cours d'année au chantier Verreault Navigation de Les Méchins, a nécessité un investissement de 4,1 M \$ et il prolongera la vie utile du navire de 20 ans.

Au-delà de sa présence active dans les régions du Québec où elle offre ses services de traversiers, la Société participe de façon très dynamique à l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) ainsi qu'à l'Association internationale des traversiers (INTERFERRY). En cours d'année, elle a également poursuivi ses représentations auprès de Transports Canada afin de s'assurer que la réglementation sur la sécurité des navires soit conforme aux risques réellement encourus dans chacune des traverses qu'elle exploite. La sécurité des passagers et des employés est le mot d'ordre incontournable qui prévaut dans toute décision à la Société.

En matière de sécurité et de transport maritime, la STQ prend les moyens pour demeurer une organisation innovatrice et performante dont l'expertise est de plus en plus reconnue. Des sommes importantes sont consacrées à la formation du personnel. Comme vous le verrez dans le présent document, 2,8 % de la masse salariale ont été investis en formation dont près de 40 % concernent le volet sécurité. Cette année, l'expertise de la Société a été très utile lors des pluies diluviennes du 31 août 2005 qui ont isolé complètement la Côte-Nord pendant près de sept jours. Grâce à la diversité et à la polyvalence de sa flotte, la STQ a affecté le N.M. *Félix-Antoine-Savard* à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout afin de seconder le N.M. *Camille-Marcoux* dans l'évacuation de la population captive. De plus, la Société a affrété le N.M. *CTMA Voyageur* afin qu'il puisse ravitailler en denrées de toutes sortes la ville de Sept-Îles qui n'était plus accessible par la route. L'expérience et les compétences des membres d'équipage et des gestionnaires de la STQ ont été démontrées à l'occasion de cette intervention d'urgence très réussie. Rappelons que la STQ est membre de l'Organisation de la sécurité civile du Québec et, qu'à ce titre, elle est responsable du volet maritime de la mission « transport » du Plan national de sécurité civile du Québec.

La Société met tout en œuvre pour être à l'écoute de sa clientèle et améliorer ses services. J'ai le plaisir de donner les résultats de notre vaste sondage de satisfaction de la clientèle quant au service offert. Le taux de satisfaction général atteint 8,9, alors que notre objectif annuel est de 8,5. À l'occasion de comités consultatifs régionaux, la Société rencontre également les acteurs municipaux, économiques et sociaux, pour chacune de ses traverses. Elle compile les plaintes ou suggestions qui lui sont acheminées par téléphone, par le formulaire d'opinion ou à l'adresse courriel [stq@traversiers.gouv.qc.ca](mailto:stq@traversiers.gouv.qc.ca) et y répond dans les meilleurs délais. La Société offre depuis le printemps 2005 deux nouveaux services d'information : un numéro d'information sans frais 1 877 787-7483 et un formulaire de réservations en ligne, pour la traverse de Matane, accessible sur le site Internet. Ces nouveaux services d'information connaissent un excellent taux de fréquentation pour une première année.

Malgré des contraintes budgétaires serrées et une augmentation répétée des prix du carburant en cours d'année, la Société a réussi à maintenir la qualité des services qu'elle offre. Ses 11 navires ont effectué 103 088 traversées, ce qui représente un taux de réussite des traversées prévues de 98 %. Des journées de grève et des bris mécaniques de plus longue durée sont en partie responsables de la hausse des traversées annulées. Au total, ce sont 5 281 152 passagers qui ont utilisé nos services, alors que le nombre de véhicules qui sont montés à bord représente 2 625 901 UEA (unité équivalente automobile).

Créée en 1971 pour prendre la relève de l'entreprise privée qui voulait se désister du service de traversiers entre Québec et Lévis, la STQ a vu son mandat s'étendre pour lui permettre de prendre la relève d'autres entreprises privées sur l'ensemble du territoire du Québec. Ses actions et ses interventions depuis sa fondation lui ont permis d'acquérir une expertise de pointe en matière de service de traversiers et d'exploitation d'infrastructures portuaires, de sorte qu'elle constitue maintenant la référence au Québec dans le transport maritime de passagers et de véhicules. La Société attend donc avec confiance les résultats de l'étude du comité MTQ-STQ qui constituera le véritable catalyseur de l'expansion future de la STQ et qui servira de tremplin à l'élaboration de notre nouvelle planification stratégique.

Finalement, il me paraît essentiel de rappeler que tous les résultats obtenus, toutes les réalisations du dernier exercice financier, ainsi que les perspectives qui s'offrent actuellement à la STQ sont le reflet de la compétence et du dynamisme de chaque employé de la Société.

Le président-directeur général,

**Georges Farrah**

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

### 1.1 MISSION, VALEURS ET ORIENTATIONS

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale, le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

*La mission de la Société des traversiers du Québec est de contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises en assurant des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec.*

Les valeurs véhiculées dans l'entreprise sont les suivantes :

- la qualité du service
- le respect des personnes
- l'esprit de créativité et le partenariat.

Les trois grandes orientations de la STQ sont :

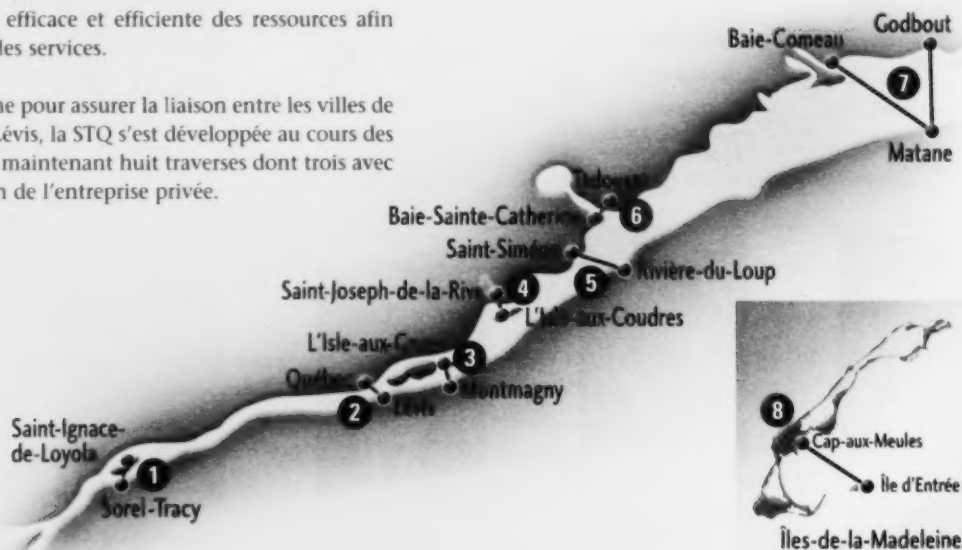
- des services de traversiers de qualité, sécuritaires et fiables pour les usagers
- une contribution active à la mobilité des personnes et des marchandises
- une gestion efficace et efficiente des ressources afin d'améliorer les services.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée au cours des années et gère maintenant huit traverses dont trois avec la participation de l'entreprise privée.

### 1.2 RÉSEAU

La Société des traversiers du Québec exploite huit traverses

	DISTANCE (km)	DURÉE
1 Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min
2 Québec–Lévis	1,0	10 min
3 L'Isle-aux-Grues–Montmagny	7,8	30 min
4 L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min
5 Rivière-du-Loup–Saint-Siméon	25,6	65 min
6 Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min
7 • Matane–Baie-Comeau • Matane–Godbout	62,1 55,3	2 h 20 min 2 h 15 min
8 Île d'Entrée–Cap-aux-Meules	14,0	55 min



### 1.3 CONSEIL D'ADMINISTRATION, DIRECTION GÉNÉRALE ET DIRECTION DE TRAVERSE



**Johanne Robertson**

*Présidente-directrice  
générale d'Expo  
nations inc.*



**François Désy**

*Consultant  
en construction*



**M<sup>r</sup> Hubert Besnier**

*Avocat*



**Claude Canuel**

*Retraité de la ville  
de Matane*

Au cours de l'exercice 2005-2006, le conseil d'administration a tenu cinq assemblées ordinaires et une assemblée extraordinaire. Dans sa volonté d'être présente dans les régions et d'établir des relations avec les partenaires du milieu, la Société a tenu une de ces assemblées à Montmagny.



**Georges Farrah**

*Président du conseil d'administration*

*Directeur général  
Société des traversiers du Québec*

Le comité de direction s'est réuni toutes les deux semaines au cours du présent exercice financier.



**Édouard Rivard**

*Vice-président  
à l'exploitation*



**Jocelyn Fortier**

*Vice-président  
aux affaires juridiques  
et secrétaire*



**Lucie Gendron**

*Directrice  
de l'administration  
et des finances*



**Jacques Bernier**

*Directeur  
des ressources humaines*



**Daniel Mathieu**

*Directeur  
Traverse  
de Sorel-Tracy*



**Jean Cantin**

*Directeur  
Traverse de Québec*



**Christyan Dufour**

*Directeur  
Traverse  
de L'Isle-aux-Coudres*



**Gréta Bédard**

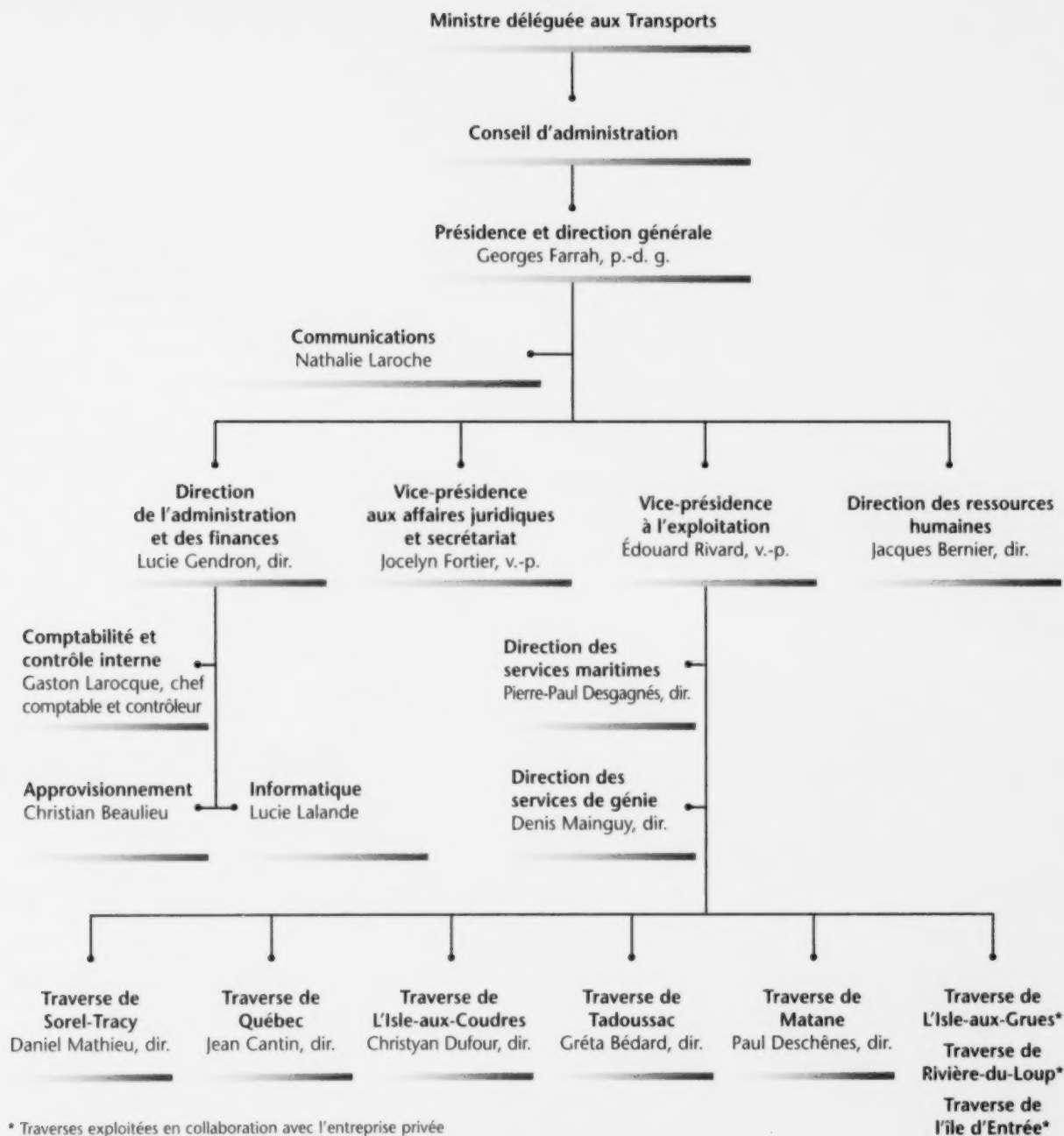
*Directrice  
Traverse de Tadoussac*



**Paul Deschênes**

*Directeur  
Traverse de Matane*

## 1.4 ORGANIGRAMME



\* Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée



JOS DESCHENES

Bienvenue  
SUR LA

ROUTE DES  
BALÉPES

TRANSPORT  
P.Y.G.



1428

Traverse de Tadoussac, pont des



LA SOCIÉTÉ  
DES TRAVERSIERES  
DU QUÉBEC

Dans ce rapport annuel de gestion, la Société présente ses résultats à la lumière des objectifs de son plan stratégique et de sa *Déclaration de services aux citoyens*. Les pages suivantes contiennent un tableau synthèse qui résume les orientations, les axes et les objectifs visés et atteints dans le plan stratégique et la déclaration de services. Par la suite, les objectifs, qui ont été réalisés en cours d'exercice et ceux qui restent à réaliser, sont expliqués dans les faits saillants selon leurs sujets respectifs. Une mention indique la page de référence pour chaque objectif. Dans le texte, une trame jaune indique que le sujet se rapporte au tableau synthèse.

Orientations	Axe	Objectif	État	Référence
>>>> Des services de traversiers de qualité, sécuritaires et fiables pour les usagers				
		S'assurer que les services offerts répondent aux besoins des usagers		
		<b>Objectif 1</b> Atteindre et maintenir un niveau de satisfaction de la clientèle de 8,5 et plus	Réalisé	Page 25
		<b>Objectif 2</b> Revoir et optimiser les principaux systèmes d'interface entre la STQ et ses clients :		
		>> Site Internet	Réalisé	Page 26
		>> Service téléphonique	Réalisé	Page 26
		>> Billetterie	En cours	Page 26
		Assurer le maintien en bon état des navires et des infrastructures terrestres et se doter de procédures d'opération sécuritaires		
		<b>Objectif 3</b> Maintenir à moins de 0,5 % le nombre de traversées annulées pour cause de défauts des équipements	Non réalisé	Page 19
		<b>Objectif 4</b> D'ici 2004, diminuer de 50 % le nombre d'incidents dans les traverses	Remplacé	Page 20
		<b>Objectif 5</b> Obtenir une accréditation SGS (Système de gestion de la sécurité) pour tous les navires de la flotte d'ici 2002	8/11	Page 17
		<b>Objectif 6</b> Rendre conformes aux normes CSA toutes les rampes d'embarquement d'ici 2002	17/19	Page 23
>>>> Une contribution active à la mobilité des personnes et des marchandises				
		Améliorer les services de traversiers existants		
		<b>Objectif 7</b> Proposer d'ici 2002 un plan de modernisation de la flotte et des infrastructures terrestres	Réalisé	
		<b>Objectif 8</b> Proposer d'ici 2002, de concert avec les divers partenaires concernés, une meilleure intégration et intermodalité des services de transports en commun dans les régions de Québec et de Lévis	Réalisé	
		<b>Objectif 9</b> Être à l'écoute des besoins des communautés en tenant au minimum deux rencontres par année des six comités consultatifs régionaux	Réalisé	Page 25
		Revoir l'offre de service en fonction de l'évolution des besoins		
		<b>Objectif 10</b> Proposer d'ici 2002, de concert avec le MTQ, des solutions concrètes d'amélioration de la fluidité de la circulation sur la route 138 par un lien intermodal incluant le maritime	Réalisé	
		<b>Objectif 11</b> Proposer d'ici 2002 une stratégie globale de réorganisation des services de traversiers du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie et de la Côte-Nord	Réalisé	



# LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSISERS DU QUÉBEC

## ORIENTATION 3

## DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS

Orientation	Axe	Objectif	État	Référence
-------------	-----	----------	------	-----------

### >>>> Une gestion efficace et efficiente des ressources afin d'améliorer les services

Assurer la meilleure adéquation entre l'offre et la demande de services

<b>Objectif 12</b>	S'assurer que toute augmentation de l'offre de service ait pour conséquence de maintenir, voire d'augmenter le nombre de véhicules transportés par traversée	Réalisé	Page 20
<b>Objectif 13</b>	Intégrer au tableau de bord de la STQ, d'ici 2002, le nombre de véhicules laissés sur les quais	Réalisé	Page 20

Assurer une gestion des ressources humaines transparente et équitable pour un personnel motivé, performant et adapté aux besoins de l'organisation

<b>Objectif 14</b>	Avoir implanté, d'ici 2002, un système informatisé de gestion des ressources humaines intégré aux autres systèmes d'information de la STQ	Réalisé	
<b>Objectif 15</b>	Favoriser la participation d'au moins 50 % des employés concernés dans la révision des processus de service à la clientèle dont les services téléphoniques de renseignements, de billetterie, etc.	Réalisé	
<b>Objectif 16</b>	Accroître les compétences et l'efficacité du personnel, en consacrant à la formation des ressources avantageusement comparables aux autres entreprises du secteur maritime	Réalisé	Page 10
<b>Objectif 17</b>	Assurer un milieu de travail sain et sécuritaire de façon à maintenir un taux d'absentéisme et des taux d'accidents du travail à des niveaux avantageusement comparables aux autres entreprises du secteur maritime	Réalisé	Page 10-11

<b>Objectif 1</b>	Publier un formulaire de collecte d'opinions	Réalisé	page 25
<b>Objectif 2</b>	Instaurer un système efficace de gestion des plaintes :		
	» Retour d'appel dans les deux jours ouvrables qui suivent la réception d'une plainte formulée verbalement	Réalisé	page 25
	» Traitement des plaintes dans les dix jours ouvrables qui suivent la réception d'une plainte écrite	Réalisé	Page 25



Martin St-Pierre, capitaine  
M. Camille Marcoux  
Photo : Marcel Lahaye

# PARTIE 1

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIE RS DU QUÉBEC

### 3 FAITS SAILLANTS

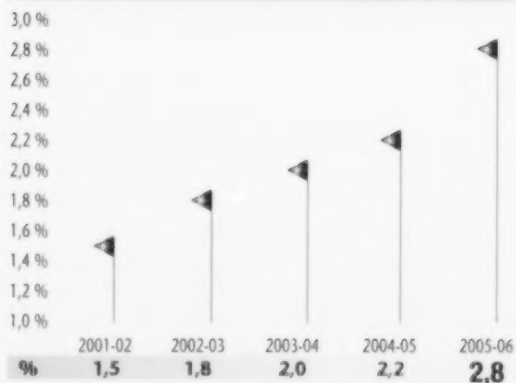
#### 3.1 RESSOURCES HUMAINES

Au cours de l'exercice 2005-2006, l'effectif total de la Société est demeuré stable à 488 employés. Converti en équivalents temps complet (ETC), l'effectif s'établit ainsi à 419 ETC, soit 308 ETC réguliers et 111 ETC temporaires. Par ailleurs, la masse salariale a atteint 23,3 M \$ comparativement à 23,2 M \$ pour l'exercice précédent.

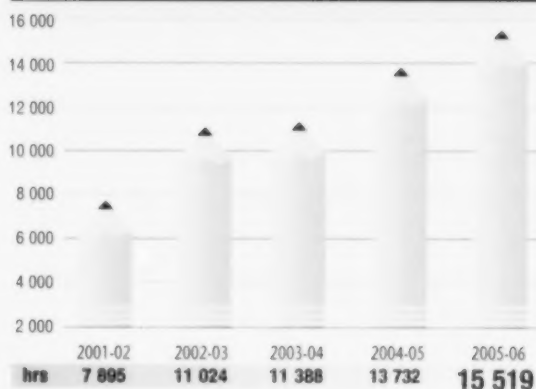
#### RÉPARTITION DE L'EFFECTIF PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE (en équivalents temps complet)

	Sorel	Québec	L'Isle-aux-Coudres	Tadoussac	Matane	Siège social et entretien	Total
<b>Personnel dédié à l'opération des traversiers</b>							
Officiers de navigation	12	14	7	14	9		56
Officiers mécaniciens	12	15	8	8	9	2	54
Autres membres d'équipage	25	36	13	51	39		164
Personnel de quais et d'entretien		10	9	5	22	4	50
Personnel de ventes et réservations	11	16			6		33
	<b>60</b>	<b>91</b>	<b>37</b>	<b>78</b>	<b>85</b>	<b>6</b>	<b>357</b>
<b>Personnel administratif</b>							
Cadres	1	1	1	1	1	9	14
Professionnels						11	11
Personnel de bureau et techniciens	1	3	2	2	4	25	37
	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>45</b>	<b>62</b>
	<b>62</b>	<b>95</b>	<b>40</b>	<b>81</b>	<b>90</b>	<b>51</b>	<b>419</b>

### POURCENTAGE DE LA MASSE SALARIALE CONSACRÉE À LA FORMATION



### HEURES ANNUELLES DE FORMATION



### La formation

La nature des activités de la Société et l'environnement très réglementé qui encadre ses opérations entraînent des investissements importants au chapitre de la formation du personnel. Au cours des dernières années, la mise en place d'un système de gestion de la sécurité, et plus particulièrement de nouvelles normes et procédures sur l'opération sécuritaire des navires et des débarcadères, ont occasionné une hausse constante du budget de formation du personnel.

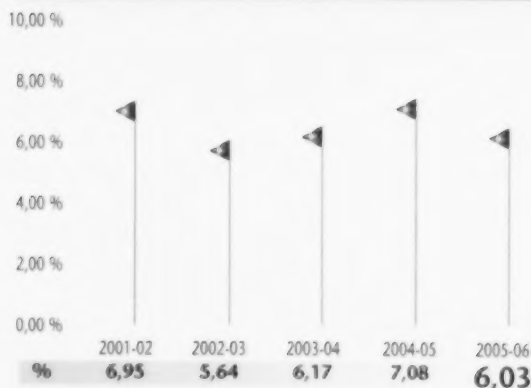
En 2005-2006, un budget de 658 000 \$ a été affecté aux différentes activités de formation, dont 265 000 \$ (40 %) à des activités reliées à la sécurité, 127 000 \$ (19 %) à des formations pour l'obtention de brevets, l'amélioration des compétences et la préparation de la relève, et 75 000 \$ (11 %) pour l'entraînement du personnel. Ces activités représentent plus de 15 500 heures de formation, soit une moyenne de 37 heures de formation par ETC, en hausse de 13 % par rapport à l'année précédente.

Selon les données fournies par le Fonds national de formation de la main d'œuvre pour l'année 2004, les employeurs du secteur d'activité économique *Transport par eau* avaient, en moyenne, déclaré des dépenses de formation équivalant à 0,95 % de leur masse salariale.

### Taux d'absentéisme

Les résultats de l'année montrent une diminution de 14,8 % du taux d'absentéisme, celui-ci passant de 7,08 % à 6,03 %. Ce résultat est principalement attribuable à la diminution des heures d'absence en assurance salaire, qui représentent 68,8 % des heures totales d'absence et qui sont en baisse de 19,4 % par rapport à l'année précédente.

### TAUX D'ABSENTEISME



# PARTIE 1

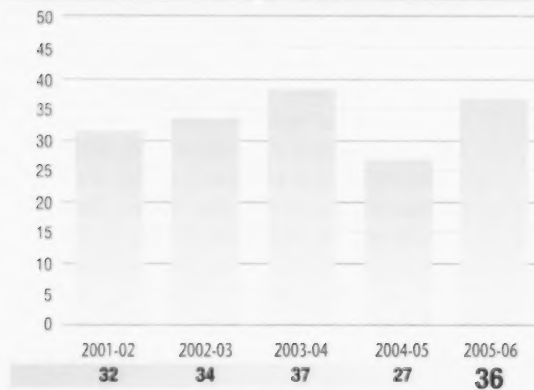
## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSISERS DU QUÉBEC

### 3 FAITS SAILLANTS

#### Accidents du travail

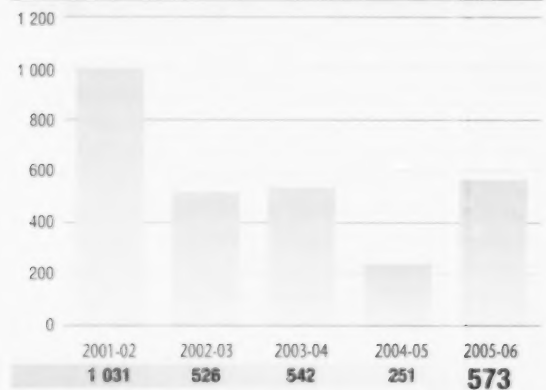
Les résultats de l'exercice 2005-2006 présentent un bilan à peu près comparable à la moyenne des cinq dernières années, avec 29 accidents de travail avec perte de temps pour un taux de fréquence passant de 27 à 36. Ces accidents ont entraîné la perte de 456 jours de travail, le taux de gravité s'établissant à 573.

TAUX DE FRÉQUENCE



Note Le taux de fréquence mesure le nombre d'accidents de travail qui surviennent par million d'heures travaillées

TAUX DE GRAVITÉ



Note Le taux de gravité mesure le nombre moyen de jours perdus par suite d'accidents du travail par million d'heures travaillées

### Programme d'aide aux employés

Le programme d'aide aux employés offre des conseils professionnels aux membres du personnel de la Société, ou aux membres de leur famille immédiate, qui éprouvent des difficultés d'ordre personnel ou reliées au travail, et ce, grâce à un service d'intervention assuré par une équipe multidisciplinaire de professionnels de la relation d'aide.

Au cours de l'exercice 2005-2006, le taux d'utilisation du programme d'aide aux employés s'établit à 3,7 % comparativement à 4,3 % pour l'année précédente.

### Relations de travail

Venues à échéance le 30 juin 2003, les conventions collectives entre la Société et les quatre syndicats affiliés à la CSN, de même que la convention collective entre la Société et le Syndicat canadien des officiers de marine marchande ont été renouvelées jusqu'au 31 mars 2010.

Au cours des négociations qui ont précédé la conclusion d'ententes, des arrêts de travail ont cependant perturbé le service aux traverses de Sorel-Tracy, Québec, Tadoussac et Matane au cours de l'automne 2005, arrêts qui ont entraîné l'annulation de 390 traversées.

### Accès à l'égalité en emploi Embauche et représentativité

La Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans des organismes publics et modifiant la Charte des droits et libertés de la personne (L.R.Q., c. A-2.01) institue un cadre particulier d'accès à l'égalité en emploi pour corriger la situation des personnes faisant partie de certains groupes victimes de discrimination en emploi. Au cours de l'exercice 2005-2006, la Société a adopté une politique précisant diverses mesures qui visent à corriger des sous-représentations. Elle a également déposé un projet de Programme d'accès à l'égalité en emploi à la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ). Au 31 mars 2006, ce programme n'avait pas encore fait l'objet d'une approbation formelle de la CDPDJ.

#### RÉPARTITION DE L'EFFECTIF PAR TYPE D'EMPLOI SELON LES GROUPES CIBLES

	Total	Femmes	Minorités	Autochtones
Officiers de navigation	70	-	-	2
Officiers mécaniciens	63	1	1	-
Autres membres d'équipage	192	15	1	2
Personnel de quais et d'entretien	62	5	-	3
Personnel de vente et de réservation	38	17	1	1
Cadres	14	2	-	-
Professionnels	11	3	-	-
Personnel de bureau et techniciens	38	31	-	1
Total	488	74	3	9
%	100 %	15,16 %	0,06 %	0,18 %

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSERS DU QUÉBEC

### 3.2 EXPLOITATION

#### La flotte

La flotte de la Société des traversiers du Québec est composée de onze navires. Les huit traversiers suivants demeurent actifs à longueur d'année :

Traverse de Sorel-Tracy

*N.M. Catherine-Legardeur et N.M. Lucien-L.*

Traverse de Québec

*N.M. Alphonse-Desjardins et N.M. Lomer-Gouin*

Traverse de L'Isle-aux-Coudres

*N.M. Joseph-Savard*

Traverse de Tadoussac

*N.M. Jos-Deschênes et N.M. Armand-Imbeau*

Traverse de Matane

*N.M. Camille-Marcoux*

Deux traversiers agissent comme navires de relève ou d'appoint. Ils remplacent ceux qui subissent des travaux d'entretien ou ils secondent un navire régulier en période estivale :

Traverse de L'Isle-aux-Coudres et de Québec

*N.M. Radisson*

Toutes les traverses

*N.M. Félix-Antoine-Savard*

Finalement, le *N.M. Grue-des-Îles* est en service à la traverse de L'Isle-aux-Grues d'avril à décembre.

Tous les traversiers sont en très bonne condition grâce à un programme de maintenance rigoureux et un suivi minutieux par les équipages. La flotte atteint l'âge moyen de 29 ans. Pour cette catégorie de navires et compte tenu des exigences quotidiennes reliées au service, la flotte est considérée comme vieillissante. Des travaux majeurs de rénovation sont à prévoir lorsque les navires atteignent entre 20 et 30 ans d'âge. Cette année, le *N.M. Catherine-Legardeur* a subi divers travaux de modernisation qui prolongeront sa vie utile tout en améliorant le confort de la clientèle.

Nom du navire	Année de construction	Année de rénovation ou remplacement prévu	Âge
<i>N.M. Radisson</i>	1954	Rénové en 1986 Remplacement à prévoir d'ici 2008	52 ans
<i>N.M. Lucien-L.</i>	1967	Rénové en 1992	39 ans
<i>N.M. Alphonse-Desjardins</i> <i>N.M. Lomer-Gouin</i>	1971	Rénovés en 2003	35 ans
<i>N.M. Camille-Marcoux</i>	1974	Remplacement à prévoir d'ici 2012	32 ans
<i>N.M. Jos-Deschênes</i> <i>N.M. Armand-Imbeau</i>	1980	Rénovés en 1996	26 ans
<i>N.M. Grue-des-Îles</i>	1981	Pas de rénovation prévue	25 ans
<i>N.M. Joseph-Savard</i>	1985	Rénovation à prévoir à partir de 2010	21 ans
<i>N.M. Catherine-Legardeur</i>	1985	Rénové en 2005-2006	21 ans
<i>N.M. Félix-Antoine-Savard</i>	1997	Pas de rénovation prévue	9 ans
Âge moyen de la flotte			29 ans



## Cales sèches et améliorations majeures

Selon les exigences de Transports Canada et en fonction de la logistique opérationnelle de la Société, les navires sont mis en cale sèche aux deux, quatre ou cinq ans.

Cette année, trois navires ont été mis en cale sèche, soit le *N.M. Camille-Marcoux*, le *N.M. Lucien-L.* et le *N.M. Catherine-Legardeur*. Les travaux effectués consistaient, entre autres, en une inspection de leur coque et de leurs divers compartiments ainsi que le reconditionnement de certains éléments de la propulsion et des systèmes de gouverne. De plus, des travaux de sablage et de peinture de la coque et des superstructures ont également été exécutés lors de ces cales sèches.

À la suite de ces travaux, les navires ont été recertifiés sans condition pour une période additionnelle de quatre ou cinq ans. Ils sont donc en très bonne condition et prêts à répondre aux exigences du service offert dans leurs traverses.

La bonne condition actuelle de la flotte ne doit pas nous faire oublier que l'âge de plus en plus avancé des navires occasionnera au cours des prochaines années une importante augmentation des coûts de maintenance.

### Le *N.M. Félix-Antoine-Savard* d'une traverse à l'autre

Grâce à la disponibilité et à la polyvalence de ce navire, la Société a maintenu le nombre de départs offerts à chacune des traverses touchées par le retrait d'un navire régulier devant subir des travaux de maintenance annuelle, de cale sèche ou des travaux majeurs de modernisation.

Au cours de l'exercice 2005-2006, le *N.M. Félix-Antoine-Savard* a été très utilisé, comme navire de relève soit en remplacement d'un traversier habituel ou comme navire d'appoint, en surplus des navires réguliers

Début avril, relève du *N.M. Joseph-Savard* à la traverse de L'Isle-aux-Coudres

Avril à mi-mai, relève du *N.M. Jos-Deschênes* à la traverse de Tadoussac

Mi-mai à début juin, relève du *N.M. Camille-Marcoux* à la traverse de Matane

Mi-juin, cale sèche d'urgence du *N.M. Félix-Antoine-Savard* pour la réparation du propulseur de poupe

Tout l'été, navire d'appoint à la traverse de Tadoussac

Première semaine de septembre, le *N.M. Félix-Antoine-Savard* est réquisitionné par l'Organisation de la Sécurité civile du Québec afin d'évacuer la population de la Côte-Nord prisonnière des routes affaissées par les pluies diluviennes, il effectue la liaison Baie-Comeau-Matane

Septembre à début octobre, relève du *N.M. Armand-Imbeau* à la traverse de Tadoussac

Octobre, relève du *N.M. Joseph-Savard*, à la traverse de L'Isle-aux-Coudres

Mi-octobre, quelques jours de travaux de maintenance à Québec

Mi-octobre à mi-janvier et février à la fin mars, relève du *N.M. Lucien-L.* et relève du *N.M. Catherine-Legardeur* à la traverse de Sorel-Tracy.

Soulignons que c'était la première fois que le *N.M. Félix-Antoine-Savard* effectuait la relève des navires de la traverse de Sorel-Tracy. La présence du *N.M. Félix-Antoine-Savard* a permis à la Société de maintenir l'offre de service annoncée.



Matelot guidant les véhicules sur le pont du traversier

Photo : Marcel Lahaye



## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSERS DU QUÉBEC

### Modernisation du N.M. Catherine-Legardeur

Construit en 1985, le N.M. *Catherine-Legardeur* est le navire principal de la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola. Étant sollicité quotidiennement toute l'année depuis plus de 20 ans, souvent avec d'importantes charges et des conditions climatiques exigeantes, ce traversier était pressenti pour une cure de rajeunissement bien méritée afin de maintenir et même d'améliorer la qualité du service offert et la sécurité de nos clients.

Au cours de l'année 2004, des travaux d'ingénierie ont donc été entrepris afin de préparer le projet de rénovation du navire qui visait principalement l'amélioration des espaces fréquentés par les passagers et les équipages. L'agrandissement et le réaménagement de certains locaux devaient tenir compte de deux contraintes : maintenir la charge utile du navire et ne pas affecter sa stabilité.

Le navire a été modernisé au chantier Verreault Navigation à Les Méchins entre octobre 2005 et mai 2006. Au cours des premières semaines, les locaux et les superstructures du navire ont été découpés ou démontés. Parallèlement à ces travaux, le service d'architecture du chantier a préparé les dessins de conception et de production et a obtenu les approbations nécessaires de Transports Canada pour ces modifications. Ensuite, les modules d'acier ont été assemblés en atelier avant leur installation définitive sur le N.M. *Catherine-Legardeur*.

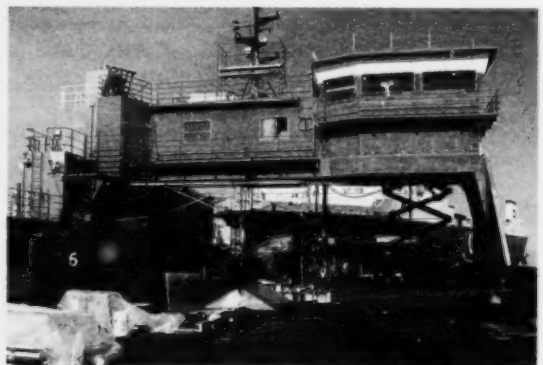
Au cours de ces travaux de modernisation, le salon des passagers a été agrandi et totalement renové et réaménagé. De plus, de nouveaux locaux de service ont été construits. Les locaux d'équipage ont également été modernisés avec une attention particulière à leur décoration. Quant à la timonerie, elle a été complètement redessinée et déplacée sur le côté bâbord du navire. Tous les équipements de navigation ont été remplacés et installés dans de nouveaux postes de contrôle, mieux placés, afin de permettre aux officiers d'avoir une meilleure visibilité lors des manœuvres d'accostage.

D'autres modifications ont aussi été apportées

- la relocalisation du système d'extinction d'incendie à distance
- l'installation d'un nouveau système d'alarme de nouveaux panneaux de distribution électrique
- des modifications majeures à l'ensemble du réseau de distribution électrique.

Parallèlement à la modernisation, d'autres travaux, ceux-là reliés à l'inspection quinquennale du navire, ont été complétés à la satisfaction de Transports Canada.

La concrétisation de ce projet de modernisation, qui a nécessité un investissement total de 4,1 M \$, prolongera la vie utile du traversier de vingt ans.



Installation de la nouvelle timonerie du N.M. *Catherine-Legardeur* au chantier Verreault Navigation  
Photo : René Lebrun



N.M. *Catherine-Legardeur* de retour en service à la traverse de Sorel-Tracy  
Photo : Marcel Lahaye

## Protection de l'environnement et rentabilité sociale

La Société des traversiers est très sensible à la protection de l'environnement. À cet effet, elle a mis en place depuis 1993 un ensemble de procédures préventives. Ces procédures visent plus précisément

- à éviter tout déversement d'hydrocarbures à la mer
- à maintenir la propreté des bouchains dans les salles des machines
- à traiter les eaux usées rejetées à la mer par les navires.

De plus, les mesures suivantes démontrent que le souci de la STQ au sujet de la protection de l'environnement est intégré tant dans les manœuvres quotidiennes que dans la planification de travaux de rénovation de navires

- installation d'un système de mesure de la consommation du carburant
- mesures d'économies du carburant
- informatisation de la maintenance des navires
- acquisition de moteurs diesel à injection électronique
- amélioration de l'isolation des compartiments des navires
- amélioration du système de chauffage des navires.

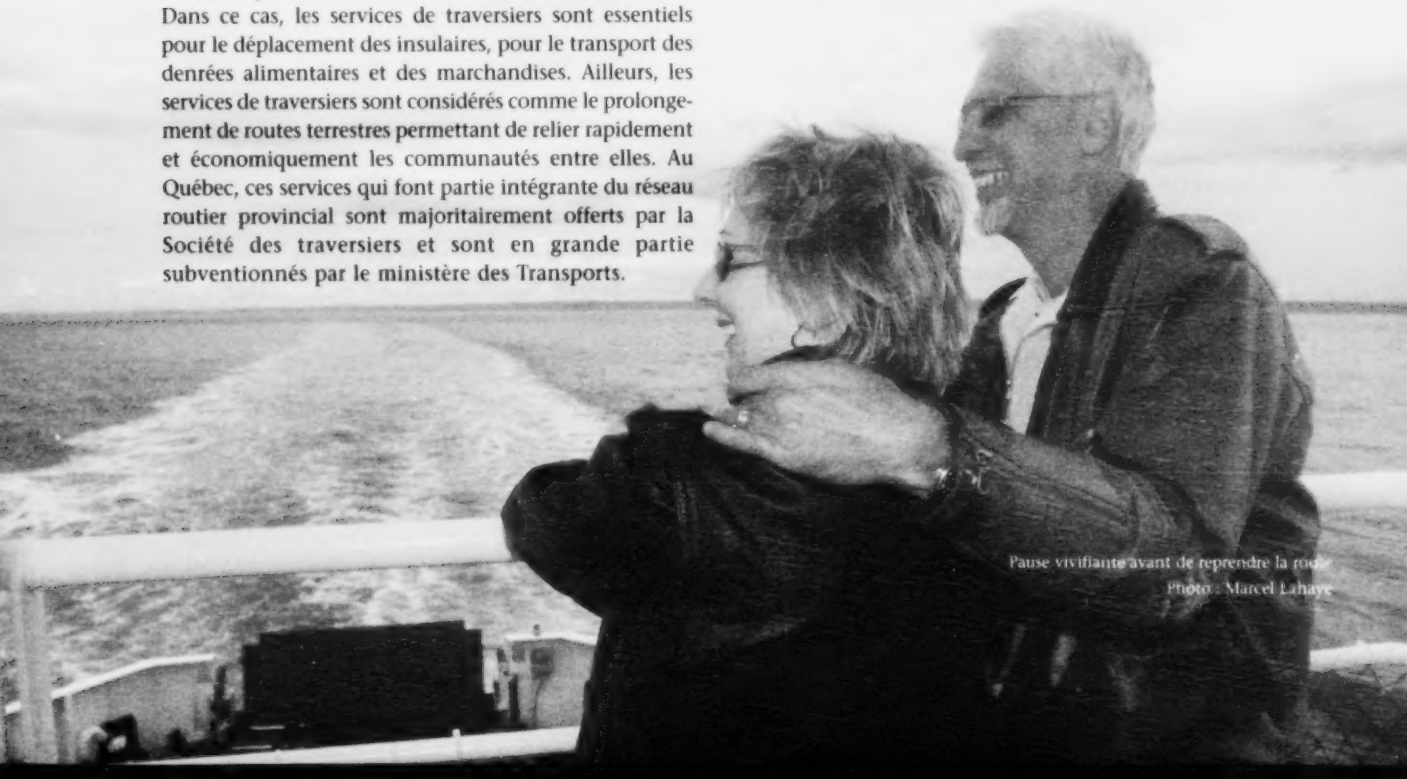
Au-delà de ces mesures à l'interne, la Société a nommé un représentant pour siéger au comité de Transports Canada sur les rejets des eaux usées par les navires dans le fleuve Saint-Laurent. Elle participe également au comité de la SODES pour la mise en place d'une politique environnementale pour l'industrie maritime.

En ce qui concerne la rentabilité sociale, les services de traversiers sont généralement reconnus comme une route maritime pour le désenclavement des habitants des îles. Dans ce cas, les services de traversiers sont essentiels pour le déplacement des insulaires, pour le transport des denrées alimentaires et des marchandises. Ailleurs, les services de traversiers sont considérés comme le prolongement de routes terrestres permettant de relier rapidement et économiquement les communautés entre elles. Au Québec, ces services qui font partie intégrante du réseau routier provincial sont majoritairement offerts par la Société des traversiers et sont en grande partie subventionnés par le ministère des Transports.

La rentabilité sociale des services de traversiers s'exprime par des économies de temps et d'argent pour le citoyen qui désire atteindre l'autre rive. De plus, tous les véhicules qui montent à bord des traversiers sont des véhicules en moins sur les routes, ce qui permet de réduire la congestion routière et de diminuer la probabilité d'accidents.

Les trajets des traversiers étant plus directs, ils font donc économiser aux automobilistes des millions de litres de carburant qui auraient été consommés s'ils avaient pris la route reliant les différentes municipalités. Rappelons qu'un litre de carburant consommé libère 2360 grammes de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère, contribuant ainsi au réchauffement planétaire.

Le tableau suivant présente sommairement le nombre de kilomètres à parcourir pour relier par route les diverses municipalités desservies par les traverses. Bien évidemment, la plupart des utilisateurs des services de traversiers poursuivent leur trajet plus loin que le point de chute qu'est la traverse, mais ce tableau révèle surtout les importantes économies d'émission de CO<sub>2</sub> engendrées par la présence des services de traversiers. Toutefois, les traverses offrant des services vers des îles ne sont pas intégrées à ce tableau, car seul le transport aérien peut se substituer au service de traversier.



Pause vivifiante avant de reprendre la route.  
Photo : Marcel Lahaye

# PARTIE 1

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

### 3 FAITS SAILLANTS

Traverse	Distance à parcourir en km par voie terrestre	Fréquentation annuelle en nombre de véhicules
Traverse de Sorel-Tracy	151	530 241
Traverse de Québec	31	355 674
Traverse de Tadoussac	306	788 791
Traverse de Rivière-du-Loup	391	74 491
Traverse de Matane		91 633
Matane-Baie-Comeau	828	
Matane-Godbout	883	

La Société élaborera dès l'automne 2006, son plan d'action quinquennal en matière de protection de l'environnement, plan qui sera incorporé à sa planification stratégique. La Société des traversiers du Québec deviendra ainsi un des leaders de l'industrie maritime en matière de protection de l'environnement.



Mécanicien Réal Boudreault

Photo : Paul Dionne

#### Système de gestion de la sécurité

Le Système de gestion de la sécurité de la Société répond à la norme *International Safety Management (ISM)* et est accrédité par Lloyd's Register of Shipping. Ce système couvre tous les processus de contrôle de la sécurité et de la prévention des risques de pollution, que ce soit à bord des navires ou dans les bureaux administratifs que la Société exploite. Amorçées à l'automne 2001, les démarches pour l'accréditation de l'ensemble de la flotte se poursuivent toujours. À ce jour, huit des onze traversiers et quatre des cinq bureaux de traverses, de même que le siège social ont reçu et maintenu leur accréditation.

Les diverses étapes du processus d'accréditation de la traverse Québec-Lévis se sont poursuivies en avril 2006. Les audits internes ont débuté en mai 2006 et les audits externes sont prévus en octobre 2006 pour le bureau administratif ainsi que pour les trois traversiers qui sont affectés à cette traverse :

N.M. Alphonse-Desjardins

N.M. Lomer-Gouin

N.M. Radisson

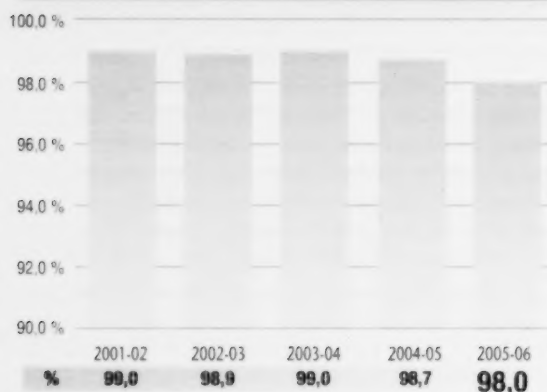


amare  
note:ancel Lahaye

# LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

## 3 FAITS SAILLANTS

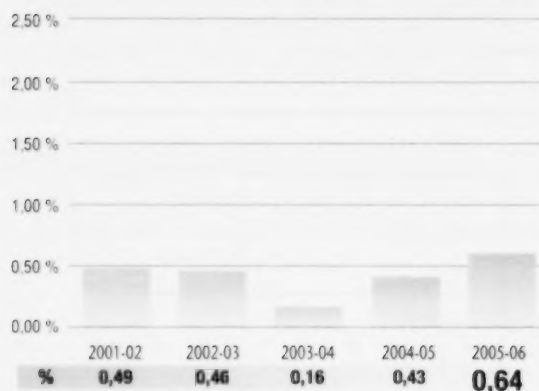
### POURCENTAGE DE RÉUSSITE DES TRAVERSEES PREVUES



#### Traversées

Le nombre de traversées effectuées est passé de 105 624 à 103 088, soit une baisse de 2,4 %. Cette baisse du nombre de traversées est attribuable en grande partie à une rationalisation de l'offre de service à des moments où le peu d'achalandage pouvait le justifier. De plus, en cours d'exercice, des journées de grève ont occasionné l'annulation de 390 traversées.

### POURCENTAGE DE TRAVERSEES ANNULEES POUR CAUSE DE DEFECTUOSITES DES EQUIPEMENTS



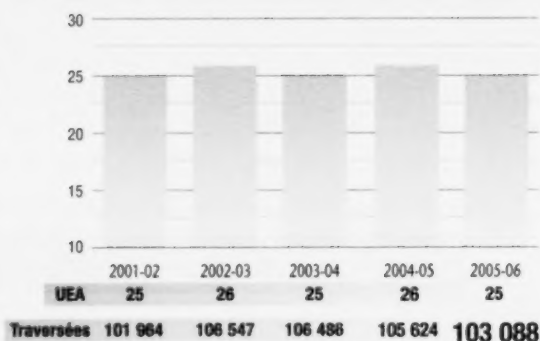
L'objectif de limiter à moins de 0,5 % le nombre de traversées annulées pour cause de défauts des équipements n'a pas été atteint, celui-ci s'établissant à 0,64 %. Rappelons que les défauts des équipements touchent les navires et les débarcadères. Les traversées annulées relatives aux défauts des navires expliquent ce résultat. Pendant le présent exercice, des bris aux navires ont occasionné l'annulation de 461 traversées comparativement à 136 l'an dernier. Un bon nombre de défauts concernent les navires opérant aux traverses de Sorel-Tracy et de Tadoussac où les départs très fréquents (aux 13, 20 et 30 minutes) entraînent plusieurs annulations en cas de bris.

### NOMBRE D'ANNULATIONS DE TRAVERSEES SELON LES CAUSES

	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
Débarcadères	191	50	12	321	207
Navires	306	437	161	136	461
Climat	318	606	672	554	762
Grève	32	0	0	4	390
Autres	186	82	232	374	284
Total	1033	1175	1077	1389	2104

### ADEQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE

Nombre de traversées et unités équivalentes automobiles (UEA) par traversée



### POURCENTAGE DES TRAVERSÉES SANS UEA LAISSÉES À QUAI

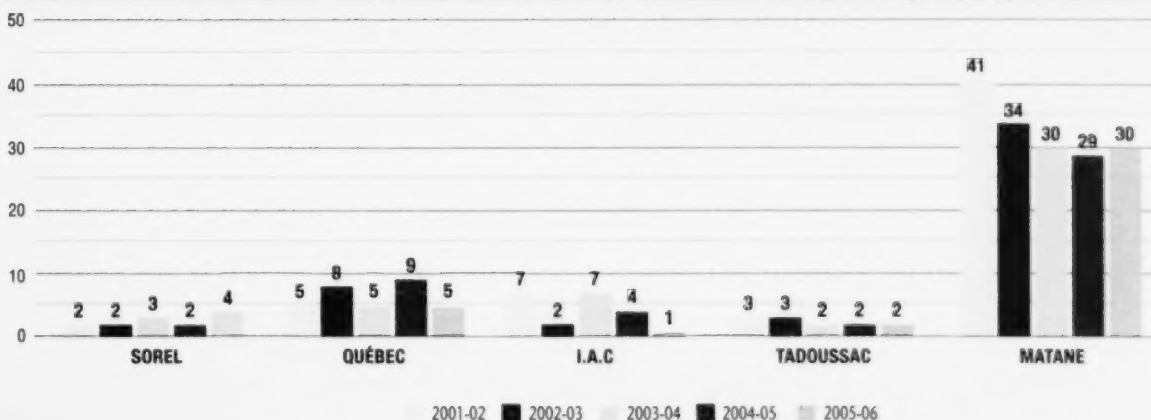
	avril-juin	juillet-septembre	octobre-décembre	janvier-mars
2001-02	92,9	86,4	96,9	96,7
2002-03	92,4	81,9	95,7	96,4
2003-04	95,3	87,3	97,2	97,2
2004-05	93,1	86,6	95,5	95,7
2005-06	93,6	86,4	97,5	97,6

### Les incidents

La Société n'a qu'un contrôle limité des passagers qui fréquentent ses installations. Diminuer de 50 % d'ici 2004 le nombre absolu d'incidents dans les traverses par rapport à ceux survenus en 2001 s'est avéré un objectif irréaliste. Il paraît plus juste de parler du nombre d'incidents survenus par 100 000 UEA transportées. Comme le montre

le graphique, c'est la traverse de Matane qui cumule le plus grand nombre d'incidents. La configuration du pont des véhicules, trop étroite pour permettre une cohabitation aisée entre camions et automobiles, est la principale cause d'incidents.

### NOMBRE D'INCIDENTS PAR 100 000 UEA TRANSPORTÉES





# PARTIE 1

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIEURS DU QUÉBEC

### 3 FAITS SAILLANTS

#### PLUIES DILUVIENNES SUR LA CÔTE-NORD

Le 31 août 2005, l'ouragan Katrina s'est manifesté de façon impressionnante au Québec. Des pluies diluviennes (178 millimètres) ont affecté une partie importante du réseau routier exploité par le ministère des Transports du Québec dont la route 138 qui, entre Port-au-Persil et Port-Cartier, a subi 19 points de rupture. Au surplus, plusieurs autres secteurs de cette route ont été endommagés.

Le réveil du 1<sup>er</sup> septembre a été saisissant lorsqu'on a réalisé que la circulation routière était interrompue entre Tadoussac et Sept-Îles et que plusieurs résidents étaient isolés. L'événement est survenu juste avant une longue fin de semaine de congé habituellement propice à beaucoup de circulation sur les diverses routes du Québec. Plusieurs visiteurs et touristes étaient donc captifs et les populations locales étaient dans l'impossibilité de regagner leur domicile.

Le 1<sup>er</sup> septembre, à 7 h 30, la STQ a été mise en alerte et elle a immédiatement déployé son plan corporatif de sécurité civile. Deux objectifs prioritaires ont vite été déterminés comme nécessitant l'utilisation de solutions maritimes :

assurer le transport de denrées de base vers la Côte-Nord  
assurer le transport des personnes et des véhicules entre les deux rives afin de permettre

- › aux visiteurs et touristes de regagner leur domicile
- › aux habitants de la Côte-Nord de rentrer chez eux pour assister leur famille.

Dès le début de l'après-midi du 1<sup>er</sup> septembre, grâce à la polyvalence de la flotte, à ses divers partenariats avec les entreprises maritimes du Saint-Laurent et surtout parce qu'elle avait le plein contrôle décisionnel quant au mouvement de ses navires, la STQ a été capable de proposer un plan d'intervention efficace au Centre de coordination des mesures d'urgence du ministère des Transports. Ainsi, à compter de 8 h le 2 septembre, le *N.M. Félix-Antoine-Savard*, qui était en service à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, a été affecté à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout en appoint au *N.M. Camille-Marcoux*. Les traversées se sont succédées selon un horaire accéléré afin d'évacuer les gens captifs de la Côte-Nord.

Par ailleurs, afin de desservir la ville de Sept-Îles, alors complètement isolée, la STQ a affrété le *N.M. CTMA Voyageur* qui a été spécifiquement réservé au transport de denrées périssables entre Matane et Sept-Îles. La STQ a également demandé la collaboration du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation afin d'établir les priorités de transport des biens essentiels et de s'assurer que les camions montant à bord entre Matane et Sept-Îles respectaient les priorités établies.

La rapidité d'intervention, l'efficacité et le professionnalisme du personnel de la STQ à la suite de la fermeture de la route 138 ont à nouveau démontré les nombreux avantages pour le gouvernement du Québec de bénéficier d'un réseau intégré de traversiers supervisé par des experts en transport maritime. La Société des traversiers possède l'expertise nécessaire à de telles interventions d'urgence visant à déplacer des populations riveraines du Saint-Laurent isolées à la suite de catastrophes naturelles.



Traverse de Tadoussac, N.M. Jos-Deschênes  
Photo : Marcel Labaye



## INFRASTRUCTURES TERRESTRES

### Travaux de dragage

Afin d'offrir des services de traversiers sécuritaires et fiables, la Société a procédé à des travaux de dragage à l'été 2005 pour contrer la sédimentation et l'ensablement qui nuisent aux manœuvres d'accostage aux quais suivants :

- L'Isle-aux-Coudres
- L'Isle-aux-Grues
- Rivière-du-Loup

### Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola

Une protection cathodique par courant imposé a été installée afin de protéger le quai de Sorel-Tracy et ainsi arrêter la dégradation du quai par la corrosion.

Un butoir supplémentaire pourvu de défenses a été construit en façade du quai de Saint-Ignace-de-Loyola afin de mieux protéger les traversiers lors des accostages.

### Québec et Lévis

Les travaux de protection cathodique par courant imposé se sont terminés à l'été 2005. Nous avons également mis en place des bermes en enrochement sur le fond marin le long des deux quais. Ces bermes servent à stabiliser les quais ainsi qu'à empêcher l'érosion près de ceux-ci.

### L'Isle-aux-Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive

Une section des palplanches du quai de L'Isle-aux-Coudres près de la rampe numéro 1 a été réparée. Celle-ci était fortement corrodée.

### Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine

Les tabliers des rampes d'embarquement de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine ont été remplacés. Avec les années, le passage des véhicules avait réduit l'épaisseur d'acier de la surface carrossable.

### Matane, Baie-Comeau et Godbout

Les pieux des quais de Matane et de Baie-Comeau ont été réparés dans la zone de marée basse. Les réparations par chemisage devraient prévenir la détérioration des pieux par la corrosion ainsi que l'abrasion causée par les glaces.

La passerelle d'embarquement des piétons de Godbout a été complétée à l'été 2005 et mise en service en septembre 2005.



Passerelle de Godbout

Photo : Jean-Pierre Boucher

### Rivière-du-Loup et Saint-Siméon

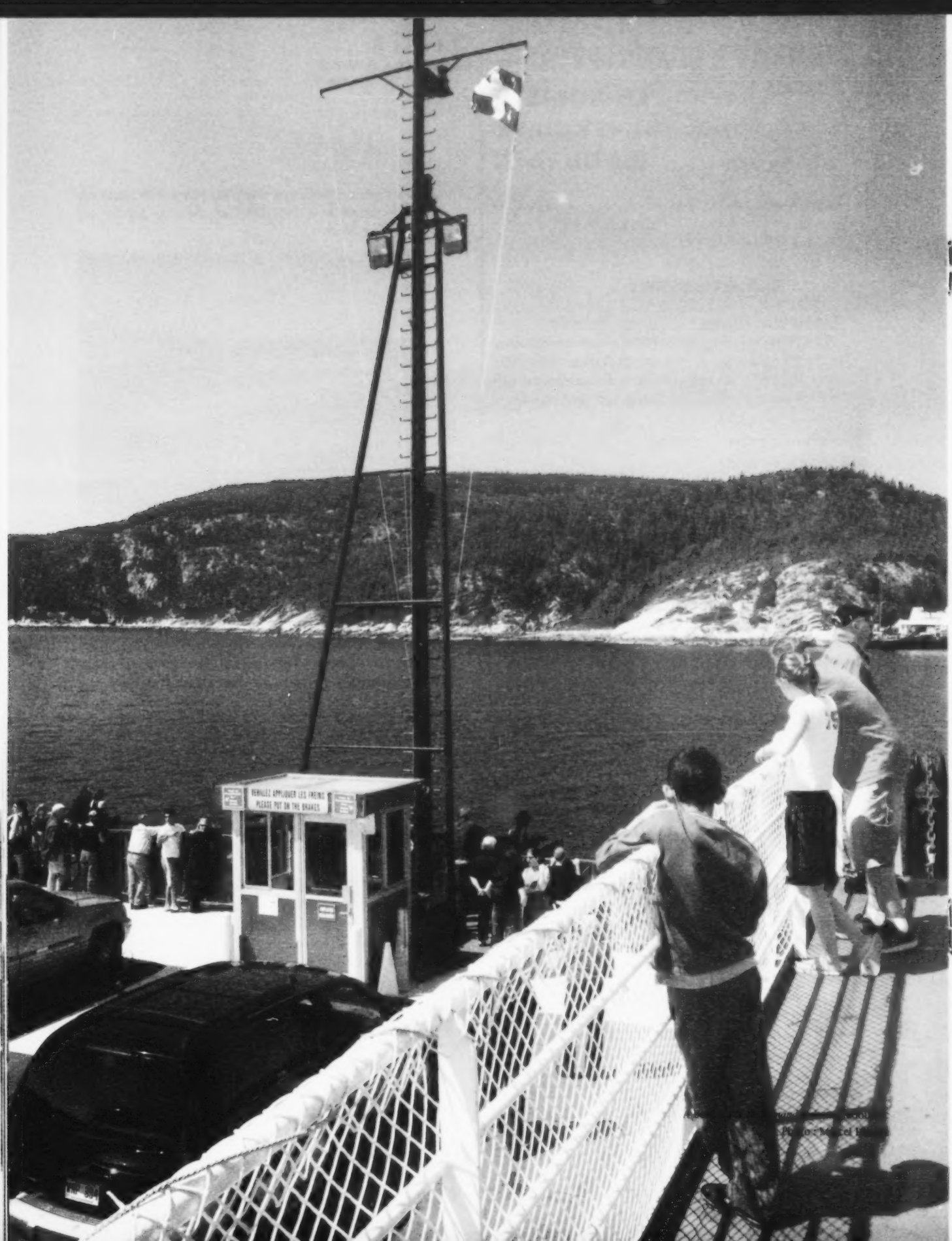
Les fondations de support du quai de Rivière-du-Loup ont été renforcées et réparées. Ces réparations, en plus d'assurer la stabilité du quai jusqu'à sa reconstruction en 2010-2011, constitue environ 50 % de la réparation totale de la fondation du quai qui est prévue en 2010-2011.

### Norme CSA

En 2000, la Société a participé à la préparation de la norme CSA S826 conjointement avec d'autres entreprises du secteur maritime dont BC Ferries et Marine Atlantic et avec la collaboration de Transports Québec et Travaux publics Canada. Cette norme regroupe la conception, l'exploitation, l'inspection et l'entretien des embarcadères de traversiers.

L'objectif d'accréditer toutes les rampes de la Société pour la fin de 2002 s'est avéré impossible à atteindre. À ce jour, le volet opération est terminé pour 17 rampes et il ne manque que les rampes de Québec et de Lévis pour que la Société complète la certification de l'ensemble de ses embarcadères. Des démarches sont présentement en cours pour l'implantation de cette norme dans les meilleurs délais.

La Société Lloyd's a émis une attestation de conformité des pratiques et procédures de la Société conformément à la norme CSA S826.



# PARTIE 1

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSISERS DU QUÉBEC

### 3 FAITS SAILLANTS

#### 3.3 COMMUNICATION ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

##### NIVEAU DE SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE QUANT AUX SERVICES DE TRAVERSISERS, AUX GARES, AUX NAVIRES AINSI QU'AU PERSONNEL

	2001	2002	2003	2004	2005
STQ	8,5	8,6	8,7	9,0	8,9
Sorel-Tracy	8,8	9,0	8,9	9,0	9,1
Québec	8,5	8,3	8,7	8,8	8,7
L'Isle-aux-Grues	8,3	8,4	8,6	8,8	8,6
L'Isle-aux-Coudres	8,8	8,7	8,8	9,2	9,2
Rivière-du-Loup	n/d	8,8	8,8	8,8	9,0
Tadoussac	8,1	8,5	8,4	9,3	8,9
Matane	8,4	8,2	8,5	8,7	8,7

Le sondage annuel sur la satisfaction de la clientèle qui utilise les services de traversiers de la Société présente encore cette année des résultats qui atteignent les objectifs de qualité du service fixés à 8,5. L'échantillon permet de vérifier ce que nos clients pensent de nos services en fonction des points suivants : les employés, les navires, les gares, les horaires. Cet objectif a été de nouveau dépassé cette année avec un résultat de 8,9 pour l'ensemble des traverses exploitées par la Société. À l'occasion de ce sondage, plusieurs commentaires et suggestions de la clientèle sont notés et analysés afin d'améliorer le service.

Pour l'exercice 2005-2006, le délai moyen de traitement des plaintes écrites a été de trois jours et celui des plaintes verbales, d'un jour. L'objectif de la *Déclaration de services aux citoyens* de répondre dans les dix jours ouvrables à une plainte écrite et dans les deux jours ouvrables suivant la réception d'une plainte formulée verbalement est largement atteint.

##### NOMBRE MOYEN DE JOURS OUVRABLES POUR LE TRAITEMENT DES PLAINTES ÉCRITES

	S.T.Q.	SOREL	QUÉBEC	I.A.G.	I.A.C.	TADOUSSAC	MATANE	S.SOCIAL
2002-03	15	6	13	7	4	6	35	3
2003-04	5	2	4	2	3	3	12	0
2004-05	3	1	2	1	0	3	6	0
2005-06	3	1	4	4	0	2	6	2

##### NOMBRE MOYEN DE JOURS OUVRABLES POUR LE TRAITEMENT DES PLAINTES VERBALES

	S.T.Q.	SOREL	QUÉBEC	I.A.G.	I.A.C.	TADOUSSAC	MATANE	S.SOCIAL
2002-03	1	0	1	0	0	0	0	0
2003-04	1	4	1	0	2	1	2	1
2004-05	1	0	0	0	0	2	2	0
2005-06	1	0	1	0	0	2	1	0

#### Comités consultatifs régionaux

Les comités consultatifs régionaux (CCR) permettent à la Société de mieux cibler les besoins de ses usagers et de mieux connaître les milieux qu'elle dessert. Les CCR permettent également à la Société d'être à l'écoute des attentes de ses partenaires et de leur expliquer ses politiques et ses objectifs. Ces comités constituent un forum privilégié tant pour la Société que pour les divers représentants socio-économiques des régions.

Conformément à son objectif, la Société a tenu deux réunions des CCR de Sorel-Tracy, de Québec, de L'Isle-aux-Grues, de L'Isle-aux-Coudres et de Tadoussac, soit une à l'automne et une au printemps. Cependant, des conflits entre les horaires des participants n'ont pas permis la tenue de la réunion automnale du CCR de Matane avant janvier 2006 de sorte que cette rencontre a couvert les sujets généralement traités tant à l'automne qu'au printemps.

### Site Internet

Un formulaire de réservations en ligne pour la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout est accessible depuis le début d'avril 2005. Il s'adresse aux clients non commerciaux qui désirent traverser avec leur véhicule et leur permet de réserver une traversée de façon sécurisée. Pour la première année, quelque 2090 demandes de réservations ont été acheminées par Internet sur un total de 78 273 réservations (téléphone, télécopieur).

Le site Internet de la Société, [www.traversiers.gouv.qc.ca](http://www.traversiers.gouv.qc.ca), est encore plus populaire. En cours d'année, 219 284 visites ont été enregistrées, soit une moyenne de 601 visites par jour. Dans l'ensemble, la fréquentation du site a donc augmenté de 260 % depuis l'exercice 2001-2002 où l'on enregistrait 231 visites quotidiennes.

La Société a également fait évaluer son site Internet par les internautes qui le fréquentent. Les résultats révèlent que les utilisateurs trouvent aisément ce qu'ils cherchent et que l'information diffusée est claire et complète. Les points à améliorer concernent l'aspect esthétique et l'information ponctuelle sur les modifications de services à maintenir à jour. Il est prévu que le site Internet soit entièrement refait lors du prochain exercice afin, entre autres, d'être adapté à diverses normes d'accessibilité.

### Billetterie

En 2005-2006, un changement d'orientation a occasionné la réévaluation de nos besoins en ce qui concerne la perception des différents titres de transport. En ce qui a trait aux nouvelles billetteries, leur acquisition est planifiée au budget 2006-2007. L'implantation et la mise en service de ces nouvelles billetteries sont prévues pour décembre 2007.

### Téléphonie

En avril 2005, la STQ a publicisé le numéro 1 877 787-7483 comme numéro d'information générale accessible 24 h sur 24 partout en Amérique du Nord. La première année d'utilisation de ce numéro d'information sans frais pour l'ensemble des services de traversiers s'est avéré une réussite. En effet, quelque 36 180 appels ont été reçus à ce numéro. Parmi ces appels, 11 247 ont permis aux clients de trouver réponses à leurs questions à l'écoute des messages enregistrés donnant les tarifs et les horaires ainsi que certains renseignements généraux. La Direction générale des technologies de l'information et des communications (DGTIC) considère un tel système téléphonique performant lorsque 20 % des appelants trouvent l'information par eux-mêmes. Dans notre cas, 31 % des appelants y parviennent, ce qui démontre l'efficacité de la structure et du contenu des messages d'information. Concrètement, pour l'ensemble des traverses de la STQ, ce nouveau service automatisé a permis à nos préposés d'être plus disponibles pour répondre promptement aux questions plus complexes de certains clients.

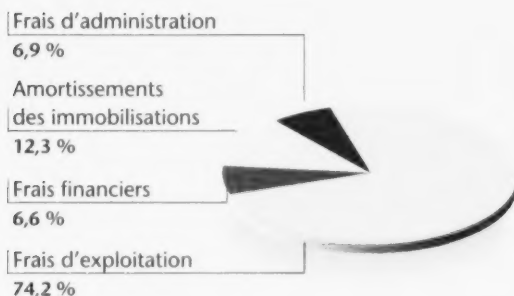


Salon des passagers N.M. Alphonse-Desjardins  
Photo : Marcel Lahaye

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

### 3.4 ADMINISTRATION ET FINANCES

#### RÉSULTATS AVANT LES PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES



Les augmentations de l'exercice 2005-2006 sont exclusivement attribuables aux frais d'exploitation. La hausse des frais de transport est occasionnée par l'augmentation hors de notre contrôle des prix du carburant. Les autres augmentations concernent les dépenses d'entretien des navires et des infrastructures. Ces dépenses révèlent le souci constant de la Société de préserver l'intégrité et la valeur de ses actifs terrestres et maritimes et soulignent l'importance accordée au volet sécurité dans nos installations.

	2005-2006	2004-2005	Variation
<b>Dépenses</b>			
<b>Frais d'exploitation</b>			
Transport	26 994 377	25 382 941	1 611 436
Contrats d'exploitation	1 624 995	1 789 138	(164 143)
Navires	9 020 767	8 201 782	818 985
Infrastructures	8 456 007	7 096 353	1 359 654
	46 096 146	42 470 214	3 625 932
<b>Frais d'administration</b>	4 300 928	4 364 494	(63 566)
<b>Amortissement et frais financiers</b>	11 720 592	12 969 751	(1 249 159)
	62 117 666	59 804 459	2 313 207
<b>Revenus autonomes</b>	(14 567 455)	(14 531 851)	(35 604)
<b>Résultats avant participations gouvernementales</b>	47 550 211	45 272 608	2 277 603





Quai de l'Isle-aux-Coudres  
Photo: Marc Loisele

# LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

## 3 FAITS SAILLANTS

### RÉPARTITION DES REVENUS 61 703 362 \$

#### Revenus autonomes

14 567 455 \$ 24 %

#### Participations gouvernementales recouvrables et reportées

2 313 566 \$ 4 %

#### Virement du fonds provenant du transfert des quais fédéraux

3 372 790 \$ 5 %

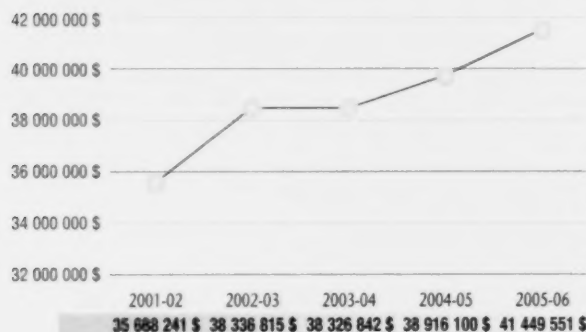
#### Subvention du MTQ

41 449 551 \$ 67 %



Bien que ses activités soient de nature commerciale, la STQ joue également un rôle social en tant que transporteur public dans le développement des régions et le désenclavement des populations isolées. Ce caractère social impose des contraintes qui limitent sa politique tarifaire de deux manières : en affichant la gratuité à certaines traverses et en restreignant le principe d'évolution des tarifs en fonction de celle des coûts d'exploitation pour les autres. Ainsi, les recettes en provenance des usagers des traverses exploitées directement par la STQ ne couvrent qu'une portion des coûts d'exploitation, de telle sorte qu'en 2005-2006, 76 % des revenus de la Société provenaient de l'État.

### ÉVOLUTION DE LA SUBVENTION DU MTQ



Depuis les cinq derniers exercices, l'augmentation de 5,8 M \$ de la participation du MTQ s'explique principalement par la hausse de la masse salariale et par celle des coûts de carburant. Outre les hausses statutaires autorisées par le Conseil du trésor, ce sont les augmentations de l'offre de service ainsi que diverses modifications à la réglementation qui sont les causes des augmentations de la masse salariale. En ce qui a trait au carburant, le prix moyen du litre a presque doublé au cours des cinq dernières années, passant de 0,33 \$/litre en 2001-2002 à 0,64 \$ en 2005-2006. Chaque augmentation d'un cent le litre représente une hausse de 115 000 \$ au budget de la STQ.

### PERTE NETTE ET DÉFICIT

Les résultats nets aux états financiers démontrent une perte de 414 304 \$ qui s'explique comme suit :

Écart favorable entre les dépenses nettes à être compensées par la subvention du ministère des Transports, soit 41 184 912 \$, et la subvention reçue de 41 449 551 \$	(264 639)
Perte de l'exercice relative aux actifs acquis du MTQ en mars 1993	678 943 \$
Perte nette	414 304 \$

L'écart favorable de 264 639 \$ témoigne de la saine gestion de la STQ. Une planification budgétaire réaliste et un contrôle rigoureux des dépenses nous ont permis d'atteindre nos prévisions budgétaires à 99,4 %.

Avant 1993, les actifs de la Société étaient acquis par donation de telle sorte que l'amortissement était compensé par un revenu correspondant. Le 31 mars 1993, la Société a acheté du ministère des Transports du Québec les quais et les gares de ses traverses pour un montant de 25 551 410 \$, payable à demande. Dans le cas de ces actifs, aucun revenu n'est venu compenser leur amortissement, puisqu'ils n'ont pas été donnés à la Société, mais bien vendus. Au 31 mars 2006, l'amortissement accumulé ainsi que la perte sur radiation des livres d'immobilisations acquises lors de cette transaction expliquent la majeure partie du déficit de 10 157 066 \$ de la Société.



# RÉSULTATS PAR TRAVERSE AVANT LES PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

## Exploitation directe par la STQ

Traverses	Sorel-Tracy		Québec		L'Isle-aux-Coudres		Tadoussac		Matane	
Exercice financier	2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005
Périodes d'opération	douze mois		douze mois		douze mois		douze mois		douze mois	
Dépenses										
Transport	4 261 914	3 896 769	5 597 584	5 381 057	3 275 019	3 267 190	5 677 017	5 186 227	8 117 779	7 600 601
Contrats d'exploitation										
Navires	2 507 970	836 897	1 079 608	1 207 007	704 112	1 266 383	1 636 147	2 933 106	2 839 241	999 739
Infrastructures	877 923	651 731	1 933 368	1 255 480	950 018	1 029 405	536 343	649 417	2 360 199	2 223 744
Administration	751 065	692 540	860 424	926 184	509 569	602 165	832 243	915 460	1 226 961	1 112 733
	8 398 872	6 077 937	9 470 984	8 769 728	5 438 718	6 165 143	8 681 750	9 684 210	14 544 180	11 936 817
Revenus autonomes de la STQ	(3 662 872)	(3 691 972)	(3 464 075)	(3 421 795)	(64 380)	(142 557)	(82 129)	(156 433)	(7 282 801)	(7 100 249)
Résultats avant amortissement et frais financiers	4 736 000	2 385 965	6 006 909	5 347 933	5 374 338	6 022 586	8 599 621	9 527 777	7 261 379	4 836 568
Amortissement et frais financiers	1 903 915	440 441	2 047 502	2 329 222	800 146	1 612 453	4 392 864	5 094 122	1 600 547	1 277 308
Résultats avant les participations gouvernementales	6 639 915	2 826 406	8 054 411	7 677 155	6 174 484	7 635 039	12 992 485	14 621 899	8 861 926	6 113 876
Pourcentage des résultats avant les participations gouvernementales	14 %	6,20 %	16,90 %	17 %	13 %	16,90 %	27,30 %	32,30 %	18,60 %	13,50 %

# PARTIE 1

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSISERS DU QUÉBEC

### 3 FAITS SAILLANTS

#### RÉSULTATS PAR TRAVERSE AVANT LES PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES ( suite )

Exploitation en partenariat avec le privé								TOTAL	
Frais non imputables		L'Isle-aux-Grues		Rivière-du-Loup		île d'Entrée			
2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005	2005-2006	2004-2005
		huit mois		neuf mois		huit mois			
		65 064	51 097					26 994 377	25 382 941
		495 406	471 927	968 702	1 159 749	160 887	157 462	1 624 995	1 789 138
100 249	661 242	153 440	297 408					9 020 767	8 201 782
		426 040	258 013	1 368 744	1 020 677	3 372	7 886	8 456 007	7 096 353
		38 288	42 735	80 738	71 556	1 640	1 121	4 300 928	4 364 494
100 249	661 242	1 178 238	1 121 180	2 418 184	2 251 982	165 899	166 469	50 397 074	46 834 708
		(4 854)	(7 149)	(6 344)	(11 696)			(14 567 455)	(14 531 851)
100 249	661 242	1 173 384	1 114 031	2 411 840	2 240 286	165 899	166 469	35 829 619	32 302 857
495 016	1 693 133	286 814	309 057	186 032	204 028	7 756	9 987	11 720 592	12 969 751
595 265	2 354 375	1 460 198	1 423 088	2 597 872	2 444 314	173 655	176 456	47 550 211	45 272 608
1,30 %	5,20 %	3,10 %	3,10 %	5,50 %	5,40 %	0,40 %	0,40 %	100 %	100 %

Les dépenses majeures d'entretien des infrastructures terrestres et des navires sont planifiées de manière à équilibrer le plus possible d'année en année les ressources globales allouées à la maintenance de ces actifs, tout en respectant les exigences réglementaires qui s'y appliquent. Ainsi, la participation gouvernementale allouée par traverse peut varier considérablement d'une année à l'autre selon l'importance des travaux exécutés (cale sèche, réfection des quais, dragage, etc.) et selon les frais imputés aux traverses pour la présence du *N.M. Félix-Antoine-Savard* comme navire de relève. La mise en service de ce navire aux traverses de Sorel-Tracy et de Matane en 2005-2006 a permis de maintenir l'offre de service à ces endroits et a optimisé son utilisation. Les frais non imputables, qui représentent la période où le navire est inactif, ont diminué de 1 759 110 \$ en 2005-2006. Cette diminution s'explique par une plus grande utilisation du *N.M. Félix-Antoine-Savard*, qui a été en service 320 jours cette année comparativement à 218 jours pendant le précédent exercice.

Les données des traverses exploitées en partenariat avec le secteur privé sont celles relatives aux transactions de la STQ seulement et représentent le coût assumé par l'État. Elles ne tiennent pas compte des revenus provenant des usagers de ces traverses, ni des dépenses d'exploitation payées par l'exploitant. Les dépenses d'administration de ces traverses sont les frais imputés du siège social de la STQ pour la gestion des actifs terrestres ou maritimes.

#### TAUX D'AUTOFINANCEMENT DES TRAVERSES TARIFÉES <sup>(1)</sup>

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005 (4)	2005-2006
<b>Sorel-Tracy</b>	55,4 %	51,7 %	67,7 %	60,1 %	37,2 % <sup>(3)</sup>
<b>Québec</b>	37,9 %	30,8 %	29,1 %	34,2 %	32,4 %
<b>Rivière-du-Loup <sup>(2)</sup></b>	74,0 %	75,7 %	73,9 %	69,1 %	70,0 %
<b>Matane</b>	51,2 %	57,8 %	52,2 %	56,7 %	47,3 % <sup>(3)</sup>
<b>Île d'Entrée <sup>(2)</sup></b>	11,9 %	11,6 %	13,8 %	10,9 %	13,9 %
<b>Pour l'ensemble</b>	31,5 %	32,2 %	31,9 %	32,0 %	30,9 %

(1) Les dépenses d'amortissement de 2 313 566 \$, sans incidence sur les liquidités nécessaires au financement des activités, sont exclues des dépenses aux fins de calcul de l'indicateur.

(2) Les revenus provenant des traverses gérées avec la participation de l'entreprise privée sont ajoutés aux dépenses nettes des transporteurs aux fins de calcul de l'indicateur.

(3) Les cales sèches des navires affectés aux traverses de Sorel-Tracy et de Matane ainsi que l'augmentation des coûts du carburant sont à la base de la diminution des taux d'autofinancement de ces traverses.

(4) Dans le présent rapport, certains chiffres de 2004-2005 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la nouvelle répartition des frais du siège social entre les traverses.

## LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

### 4.1 EMPLOI ET QUALITÉ DE LA LANGUE FRANÇAISE DANS L'ADMINISTRATION

La politique linguistique de la Société vise à faciliter l'application des dispositions de la Charte de la langue française. Celle-ci tient compte de la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration, de même que de la Politique d'achat et de la Politique d'utilisation du français dans les technologies de l'information. Les règles prévues dans la politique ont valeur de directive interne et tous les membres du personnel, sans exception, doivent s'y conformer.

Dans l'ensemble, la politique est bien respectée et les membres du personnel privilégient l'usage du français dans leurs communications.

Le site Internet de la Société est unilingue français et la majorité des textes qu'il contient sont soumis à la révision linguistique. La page d'accueil offre cependant le choix d'accéder de façon distincte à une version anglaise du site.

En ce qui concerne la Politique d'utilisation du français dans les technologies de l'information, en sus de produire auprès de l'Office de la langue française une mise à jour de son plan de francisation de ses systèmes informatiques, la STQ prend en considération l'utilisation du français dans ses applications informatiques et tient à jour l'information sur son parc de micro-ordinateurs. Ainsi, au moment de l'acquisition du matériel informatique, une attention particulière est portée aux documents d'acquisition de biens et services, de même qu'à ceux qui les accompagnent au moment de la réception à la STQ. Il en est de même pour tous les autres types de biens acquis.

Au cours de l'exercice 2005-2006, le comité consultatif a poursuivi l'implantation du guide de présentation des documents administratifs lancé au cours de l'exercice précédent. Cet outil de travail suggère des normes de mise en page conformes au Programme d'identification visuelle du gouvernement du Québec et des principes de rédaction qui s'appuient sur les règles de français établies par l'Office québécois de la langue française. Le comité

consultatif a tenu deux réunions. Il a publié trois numéros de son bulletin linguistique intitulé *La Vague française* qui vise à promouvoir la qualité du français écrit au sein du personnel de la Société. De plus, il a fait paraître une chronique portant sur les expressions françaises dans le journal interne de la STQ.

### 4.2 CODE DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 11 décembre 1998, le conseil d'administration de la Société a adopté le Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration, conformément à l'article 3.0.1 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (L.R.Q., c. N-30), lequel est entré en vigueur le jour de son adoption par le conseil d'administration. Le Code est présenté à l'annexe 1.

Au cours de l'année 2005-2006, aucune déclaration relative à des sujets pouvant placer un administrateur en situation de conflit d'intérêts n'a été soumise au président-directeur général. Pendant la même période, aucun manquement à ce code n'a été constaté.

### 4.3 PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ET ACCÈS À L'INFORMATION

La Société accorde une grande importance à la protection des renseignements personnels qu'elle détient. Cependant, hormis les dossiers de son personnel, le dossier des réservations à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout et les dossiers de plaintes et réclamations des usagers auxquels elle accorde toute la protection requise par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, la Société ne gère aucun autre dossier contenant des renseignements personnels. En conséquence, compte tenu de ce fait et de ses ressources restreintes, la Société a préféré s'intégrer au Comité sur la sécurité de l'information du ministère des Transports, présidé par le sous-ministre des Transports, plutôt que de constituer son propre comité.

Au cours de l'exercice 2005-2006, les demandes d'accès à l'information ont été de 9 comparativement à 11 en 2004-2005. Le délai moyen de traitement des demandes reçues a été de 10 jours.

#### **4.4 ÉQUITÉ SALARIALE**

La Loi sur l'équité salariale (L.R.Q., c. E-12.001) a pour objet de corriger les écarts salariaux dus à la discrimination systémique fondée sur le sexe à l'égard des personnes qui occupent des emplois dans des catégories à prédominance féminine.

En vertu de cette loi, la Société a élaboré quatre programmes distincts d'équité salariale, soit un programme pour chacun des trois groupes syndiqués et un pour le personnel non syndiqué. Au 31 mars 2006, trois de ces programmes étaient complétés, alors qu'avec les syndicats affiliés à la CSN, les travaux conjoints d'évaluation étaient en cours.

#### **4.5 HARCÈLEMENT PSYCHOLOGIQUE AU TRAVAIL**

Les dispositions relatives au harcèlement psychologique prévues à la Loi sur les normes du travail (L.R.Q., c. N-1.1) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2004. La Société a élaboré et mis en œuvre une politique sur le harcèlement psychologique au travail qui précise les responsabilités respectives des employés et des gestionnaires de la Société de façon à prévenir les situations de harcèlement.

Une plainte de harcèlement psychologique a été déposée au cours de l'exercice 2005-2006, plainte qui a été réglée.

#### **4.6 SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL**

Le rapport sur la vérification des livres et des comptes de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 2006 produit par le vérificateur général ne contient aucune restriction. De plus, aucun cas de non-conformité ni aucune lacune du contrôle interne n'ont été portés à l'attention de la direction générale pour cet exercice.

# REVUE STATISTIQUE

## SECTION I — LES TRAVERSEES EN 2005-2006

Traverses exploitées par la Société	Prévues	Effectuées <sup>1</sup>	Annulées <sup>2</sup>	Supplémentaires	% de réussite <sup>3</sup>
Sorel-Tracy	22 042	21 951	323	232	98,5
Québec	24 799	24 509	331	41	98,7
L'Isle-aux-Coudres	11 338	11 565	43	270	99,6
Tadoussac	40 512	39 888	1 021	397	97,5
Matane	1 516	1 574	33	91	97,8
<b>Somme partielle</b>	<b>100 207</b>	<b>99 487</b>	<b>1 751</b>	<b>1 031</b>	<b>98,3</b>
<b>Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée</b>					
	Prévues	Effectuées <sup>1</sup>	Annulées <sup>2</sup>	Supplémentaires	% de réussite <sup>3</sup>
L'Isle-aux-Grues	1 286	1 173	137	24	89,3
Rivière-du-Loup	1 802	1 700	102	0	94,3
Île d'Entrée	840	728	114	2	86,4
<b>Somme partielle</b>	<b>3 928</b>	<b>3 601</b>	<b>353</b>	<b>26</b>	<b>91,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>104 135</b>	<b>103 088</b>	<b>2 104</b>	<b>1 057</b>	<b>98,0</b>

1 Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

2 Les principales causes d'annulation sont les conditions climatiques ou les réparations d'urgence.

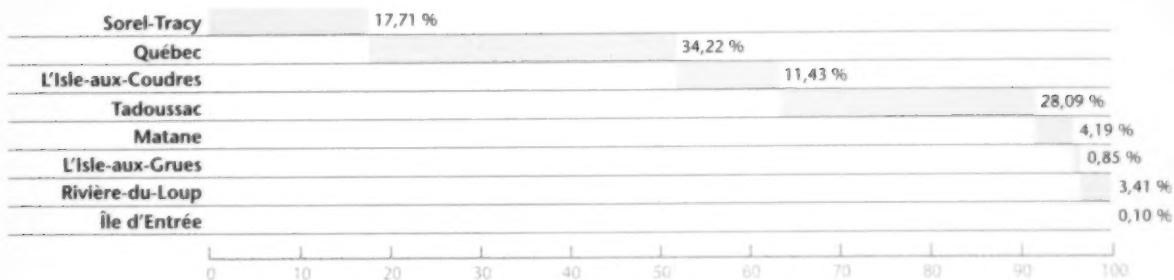
3 Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

## SECTION II—PASSAGERS TRANSPORTÉS

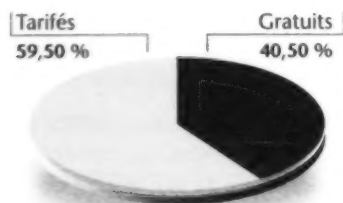
Traverses exploitées par la Société	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Sorel-Tracy	879 373	918 006	950 946	963 981	935 263
Québec	1 601 178	1 837 021	1 658 030	1 810 039	1 807 108
L'Isle-aux-Coudres	627 149	671 500	636 657	632 303	603 809
Tadoussac	1 872 034	1 607 315	1 549 664	1 575 979	1 483 512
Matane	216 116	227 782	224 633	227 891	221 468
<b>Somme partielle</b>	<b>5 195 850</b>	<b>5 261 624</b>	<b>5 019 930</b>	<b>5 210 193</b>	<b>5 051 160</b>
<b>Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée</b>					
	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
L'Isle-aux-Grues-Montmagny	63 280	54 127	48 192	45 694	44 623
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	179 578	195 163	175 279	179 171	179 885
Île d'Entrée-Cap-aux-Meules	6 130	6 327	6 126	5 228	5 484
<b>Somme partielle</b>	<b>248 988</b>	<b>255 617</b>	<b>229 597</b>	<b>230 093</b>	<b>229 992</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5 444 838</b>	<b>5 517 241</b>	<b>5 249 527</b>	<b>5 440 286</b>	<b>5 281 152</b>

## SECTION II — PASSAGERS TRANSPORTÉS (suite)

% des passagers par traverse



% des passagers tarifés / gratuits



## SECTION III — BICYCLETTES TRANSPORTÉES

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Sorel-Tracy	16 076	14 18	14 496	16 572	15 409
Québec	83 155	113 235	106 600	119 145	123 078
L'Isle-aux-Grues	5 039	7 118	4 177	3 965	4 731
L'Isle-aux-Coudres	4 515	5 197	5 034	5 044	4 133
Rivière-du-Loup	471	439	351	447	567
Tadoussac	529	441	405	630	489
<b>TOTAL</b>	<b>109 785</b>	<b>140 618</b>	<b>131 063</b>	<b>145 803</b>	<b>148 407</b>



## SECTION IV — VÉHICULES TRANSPORTÉS EN UEA\*

Traverses exploitées par la Société	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Sorel-Tracy	488 443	522 915	549 658	559 278	557 984
Québec	251 872	331 768	289 888	316 608	354 541
L'Isle-aux-Coudres	291 090	319 499	316 334	314 402	309 122
Tadoussac	1 306 119	1 354 269	1 271 090	1 313 367	1 192 127
Matane	105 567	109 048	108 609	109 780	113 698
<b>Somme partielle</b>	<b>2 443 091</b>	<b>2 637 499</b>	<b>2 535 579</b>	<b>2 613 435</b>	<b>2 527 472</b>

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
L'Isle-aux-Grues	18 589	19 615	19 238	19 149	18 299
Rivière-du-Loup	77 899	86 667	77 439	78 852	80 125
Île d'Entrée <sup>(1)</sup>	3	10	3	7	5
<b>Somme partielle</b>	<b>96 491</b>	<b>106 292</b>	<b>96 680</b>	<b>98 008</b>	<b>98 429</b>

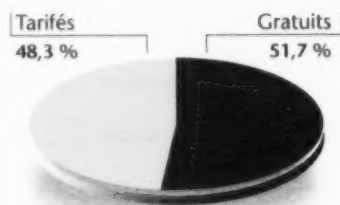
**TOTAL** 2 539 582 2 743 791 2 632 259 2 711 443 2 625 901

1 Les véhicules de la traverse de l'île d'Entrée sont des motocyclettes ou des véhicules tout terrain (VTT).

### \* UNITÉS ÉQUIVALENTES AUTOMOBILES (UEA)

Motocyclette, motoneige	0,5 automobile
Équipement supplémentaire	0,5 automobile
Camion	2,0 automobiles
Camion-remorque	4,0 automobiles
Train routier	5,0 automobiles
Autobus	3,0 automobiles
Remorque	
Petite et de 6 à 8 mètres (non commerciale)	1,0 automobile
Plus de 8 mètres et commerciale plus de 6 mètres	2,0 automobiles
Autres	1,0 automobile

% des véhicules motorisés tarifés / gratuits



% des véhicules motorisés par traverse

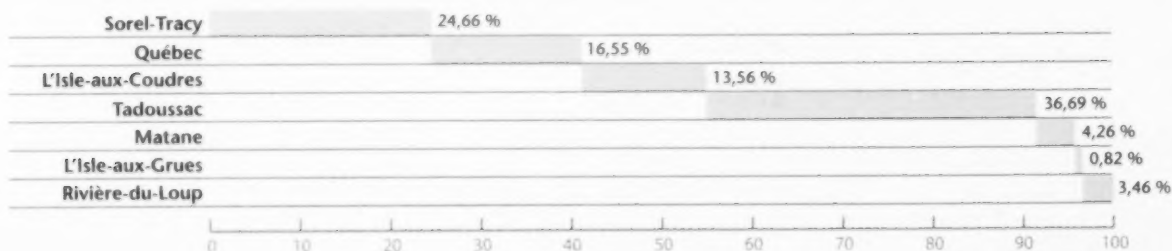


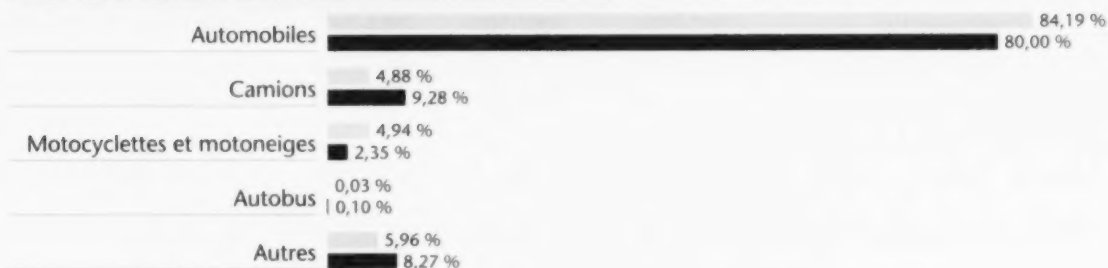
TABLEAU COMPARATIF DES VÉHICULES MOTORISÉS EN NOMBRE ET EN UEA

	Automobiles		Camions		Autobus		Motos		Autres		Total	
	nbre	uea	nbre	uea	nbre	uea	nbre	uea	nbre	uea	nbre	uea
Sorel-Tracy	446 423	446 423	25 889	51 778	182	546	26 174	13 087	31 573	46 150	530 241	557 984
Québec	352 008	352 008	233	466	30	90	2 849	1 425	554	554	355 674	354 543
L'Isle-aux-Grues	15 140	15 140	905	1 810	0	0	271	136	1 213	1 213	17 529	18 299
L'Isle-aux-Coudres	266 159	266 159	13 455	33 278	798	2 394	7 697	3 849	3 443	3 443	291 552	309 123
Tadoussac	597 464	597 464	121 160	446 226	4 869	14 607	17 242	8 621	48 056	125 208	788 791	1 192 126
Rivière-du-Loup	63 811	63 811	3 298	9 762	252	756	4 360	2 180	2 770	3 618	74 491	80 127
Matane	75 580	75 580	8 243	27 740	128	384	2 891	1 446	4 791	8 547	91 633	113 697
Île d'Entrée							10	5			10	5
<b>Total</b>	<b>1 816 585</b>	<b>1 816 585</b>	<b>169 885</b>	<b>571 060</b>	<b>6 259</b>	<b>18 777</b>	<b>61 494</b>	<b>30 749</b>	<b>92 400</b>	<b>188 733</b>	<b>2 149 921</b>	<b>1 433 778</b>

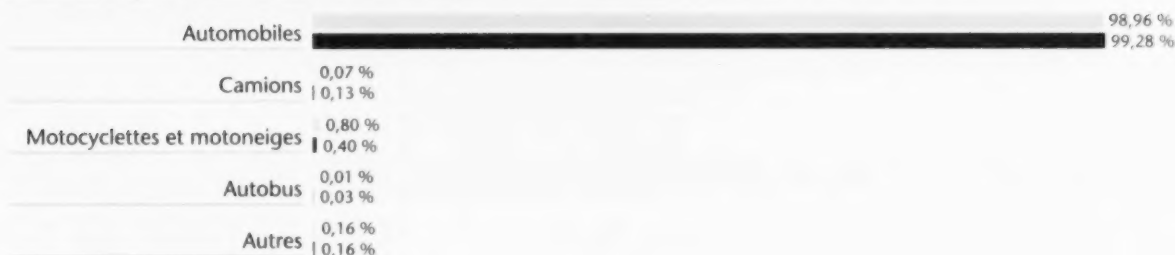
% des véhicules motorisés

■ % de l'espace occupé

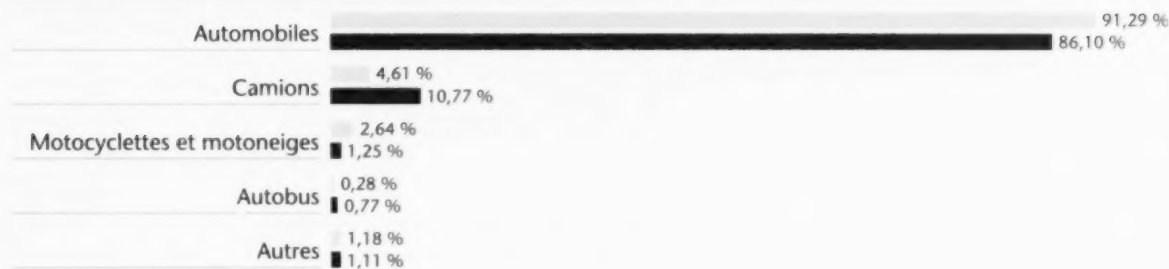
## Sorel-Tracy



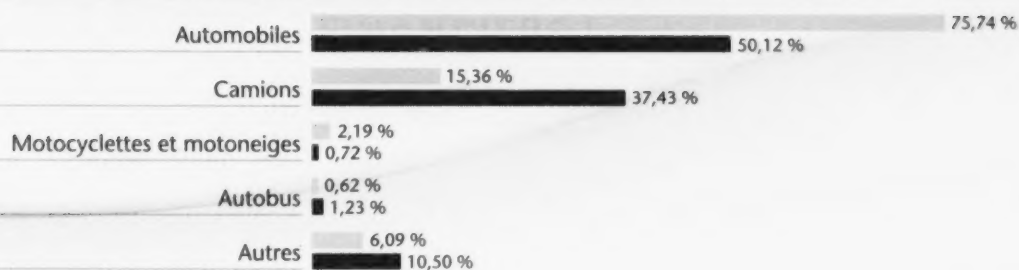
## Québec



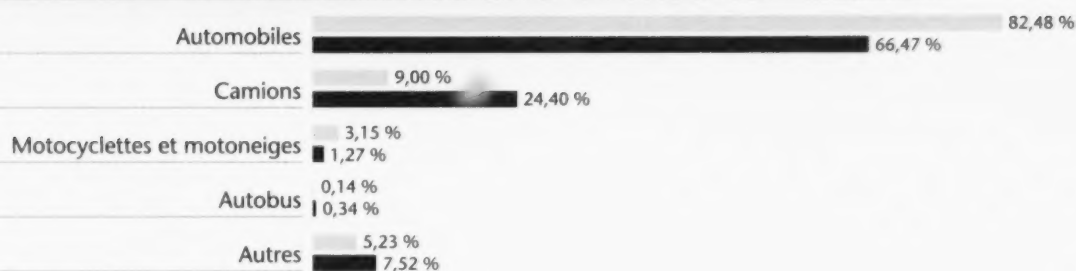
## L'Isle-aux-Coudres



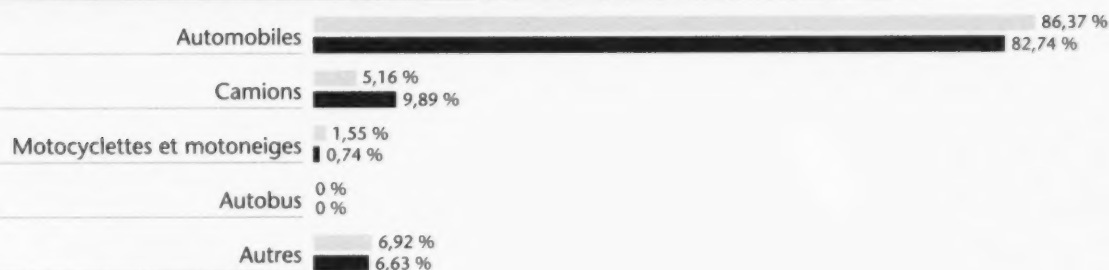
## Tadoussac



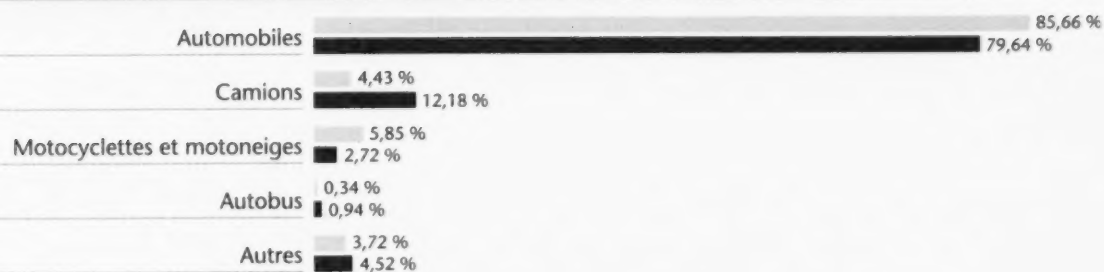
## Matane



## L'Isle-aux-Grues



## Rivière-du-Loup





Traversiers de Tadoussac  
Photo : Marcel Lahaie

# PARTIE 3

## ÉTATS FINANCIERS

### RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de la Société des traversiers du Québec ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les estimations et les jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées et qui respectent les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel de gestion concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles comptables internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables.

La Société reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration doit surveiller la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il a approuvé les états financiers.

Le vérificateur général du Québec a procédé à la vérification des états financiers de la Société des traversiers du Québec conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et son rapport du vérificateur expose la nature et l'étendue de cette vérification et l'expression de son opinion.

**Georges Farrah**

Président-directeur général

Québec, le 18 mai 2006

### RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 2006 et les états des résultats et déficit ainsi que des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2006, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur le Vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

**Renaud Lachance, CA**

Québec, le 17 mai 2006

**SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC**  
**RÉSULTATS ET DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2006**

	2006	2005
<b>DÉPENSES</b>		
Frais d'exploitation (note 3)	46 096 146 \$	42 470 214 \$
Frais d'administration (note 4)	4 300 928	4 364 494
Amortissement des immobilisations corporelles	7 651 471	8 601 660
Frais financiers	4 069 121	4 368 091
	62 117 666	59 804 459
<b>REVENUS</b>		
Transport des véhicules	7 757 962	7 281 951
Transport des passagers	6 203 250	6 315 940
Autres (note 5)	606 243	933 960
	14 567 455	14 531 851
<b>PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES</b>	47 550 211	45 272 608
<b>PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES</b> (note 6)	47 135 907	45 846 240
<b>(PERTE NETTE) BÉNÉFICE NET</b>	(414 304)	573 632
<b>DÉFICIT AU DÉBUT</b>	9 742 762	10 316 394
<b>DÉFICIT À LA FIN</b>	10 157 066 \$	9 742 762 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

**SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC**  
**BILAN AU 31 MARS 2006**

	2006	2005
<b>ACTIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse	3 068 666 \$	5 496 107 \$
Débiteurs (note 7)	3 042 425	786 450
Frais payés d'avance	332 919	322 902
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	889 129	962 748
	7 333 139	7 568 207
Placement de la compensation pour les quais fédéraux (note 11)	35 558 138	36 696 205
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	26 776 370	26 199 240
Immobilisations corporelles (note 9)	78 237 383	83 274 416
	<b>147 905 030 \$</b>	<b>153 738 068 \$</b>
<b>PASSIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et frais courus	7 656 374 \$	7 408 480 \$
Versements sur la dette à long terme (note 10)	4 641 077	4 185 811
	12 297 451	11 594 291
<b>Loyers perçus d'avance</b>	138 000	144 000
<b>Dette à long terme</b> (note 10)	77 835 189	81 002 961
<b>Participations gouvernementales reportées</b>		
Afférentes à la compensation financière provenant du transfert des quais fédéraux (note 11)	35 558 138	36 696 205
Afférentes aux immobilisations corporelles (note 12)	30 559 524	32 369 579
	66 117 662	69 065 784
	<b>156 388 302</b>	<b>161 807 036</b>
<b>AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)</b>		
<b>Capital-actions</b> (note 13)	1 500 000	1 500 000
<b>Surplus d'apport</b> (note 14)	173 794	173 794
<b>Déficit</b>	(10 157 066)	(9 742 762)
	(8 483 272)	(8 068 968)
	<b>147 905 030 \$</b>	<b>153 738 67 \$</b>
<b>ENGAGEMENTS</b> (note 15)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

**POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION**

Georges Farrah

Johanne Robertson



**SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC****FLUX DE TRÉSORERIE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2006**

	2006	2005
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
(Perte nette) bénéfice net	(414 304)\$	573 632 \$
Ajustements pour :		
Amortissement des immobilisations corporelles	7 651 471	8 601 660
Augmentation de la participation gouvernementale recouvrable	(503 511)	(1 539 554)
Virement de participations gouvernementales reportées	(5 182 845)	(5 200 020)
Perte sur vente d'actifs	22 316	19 718
Diminution des loyers perçus d'avance	(6 000)	(6 000)
	1 567 127	2 449 436
Variations de certains éléments d'actif et de passif à court terme hors trésorerie et équivalents de trésorerie :		
Débiteurs	(2 255 975)	643 337
Frais payés d'avance	(10 017)	(109 581)
Créditeurs et frais courus	633 524	167 111
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	(65 341)	3 150 303
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition de placement à long terme	(2 235 862)	(2 292 512)
Produit de la vente de placement	3 371 651	3 322 251
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(3 022 384)	(1 255 612)
Produit de la vente d'actifs	-	3 331
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(1 886 595)	(222 542)
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Emprunt à long terme	1 473 304	-
Participation gouvernementale et produits financiers connexes provenant du transfert des quais fédéraux	2 237 001	2 226 667
Remboursement de la dette à long terme	(4 185 810)	(3 943 919)
Flux de trésorerie provenant des (utilisés pour les) activités de financement	(475 505)	(1 717 252)
<b>(DIMINUTION) AUGMENTATION DE L'ENCAISSE</b>	(2 427 441)	1 210 509
<b>ENCAISSE AU DÉBUT</b>	5 496 107	4 285 598
<b>ENCAISSE À LA FIN</b>	3 068 666 \$	5 496 107 \$
Intérêts payés au cours de l'exercice	4 142 740 \$	4 384 631 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

## **1. CONSTITUTION ET OBJET**

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

En vertu de l'article 5 de sa loi constitutive, la Société est mandataire de l'État et par conséquent, n'est pas assujettie aux impôts sur le revenu au Québec et au Canada.

## **2. CONVENTIONS COMPTABLES**

La préparation des états financiers de la Société, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses. Ces dernières ont une incidence à l'égard de la comptabilisation des actifs et passifs, de la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que de la comptabilisation des produits et des charges au cours de la période visée par les états financiers. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

### **Constatation des produits**

#### **Prestations de services**

Les produits provenant de la prestation de services sont constatés lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- Le service est payé et rendu ou sera rendu dans une période non déterminée;
- Le service est rendu et facturé et le recouvrement est raisonnablement assuré.

#### **Participations gouvernementales**

La Société applique la méthode du report pour comptabiliser les subventions. La subvention, et les produits financiers connexes grevés d'une affectation d'origine externe aux charges d'exercices futurs, sont constatés à titre de produit au cours des exercices où les charges correspondantes sont engagées. Les subventions non affectées sont constatées à titre de produits lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

### **Immobilisations corporelles**

Une valeur basée sur le coût d'origine du donateur ou sur la valeur foncière municipale, ou déterminée à la suite d'une évaluation technique, a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût d'acquisition, lequel comprend les intérêts encourus durant les travaux de construction ou de rénovation.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

	Méthode	Taux
Bâtiments	Solde dégressif	4 % et 10 %
Quais	Solde dégressif	5 %
Navires	Solde dégressif	15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail

### Participation gouvernementale recouvrable

La participation gouvernementale recouvrable correspond à l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêts encourues sur des emprunts du Fonds de financement afférents à l'acquisition d'immobilisations corporelles et de l'amortissement cumulé sur ces immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement du Québec reçues pour permettre les versements sur ces emprunts.

### Participations gouvernementales reportées

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation et les subventions pour l'acquisition d'immobilisations corporelles sont comptabilisées comme participations gouvernementales reportées et sont virées aux résultats selon les mêmes méthodes et taux d'amortissement que les immobilisations en cause.

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de la Société consiste à présenter dans la trésorerie et équivalents de trésorerie les soldes bancaires incluant les découverts bancaires dont les soldes fluctuent souvent entre le découvert et le disponible et les placements temporaires dont l'échéance n'excède pas trois mois à partir de la date d'acquisition.

## 3. FRAIS D'EXPLOITATION

	2006	2005
Traitements et avantages sociaux	20 116 249 \$	20 000 261 \$
Contrats d'exploitation	1 624 995	1 789 138
Carburant	7 463 058	5 708 964
Entretien et réparation - navires	5 860 013	5 335 025
Entretien et réparation - quais	5 607 621	4 365 730
Entretien et réparation - bâtiments	491 361	460 093
Taxes foncières et scolaires	893 503	862 302
Assurances	1 435 903	1 567 968
Autres	2 791 079	2 583 007
Recouvrements des assureurs	(187 636)	(202 274)
	46 096 146 \$	42 470 214 \$

#### 4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	2006	2005
Traitements et avantages sociaux	3 137 022 \$	3 188 791 \$
Formation du personnel	301 002	217 692
Papeterie et impression	89 617	101 920
Honoraires professionnels	95 667	194 802
Autres	677 620	701 289
Recouvrement des assureurs	-	(40 000)
	4 300 928 \$	4 364 494 \$

#### 5. AUTRES REVENUS

	2006	2005
Intérêts sur dépôts bancaires	186 047 \$	178 540 \$
Intérêts sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	11 241	9 640
Droit d'amarrage	59 007	58 726
Stationnement et divers	128 222	125 005
Distributeurs automatiques et concession alimentaire	188 977	197 841
Affichage publicitaire	39 133	32 605
Location de navires	-	4 000
Location de locaux	15 932	24 017
Règlement de poursuites	-	323 304
Perte sur vente d'actifs	(22 316)	(19 718)
	606 243 \$	933 960 \$

## 6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	2006	2005
<b>Subventions du gouvernement du Québec</b>		
Subvention d'opération du ministère des Transports	41 449 551 \$	38 916 100 \$
Subvention du Conseil du trésor		190 566
Participations gouvernementales recouvrables	503 511	1 539 554
	41 953 062	40 646 220
<b>Virement de participations gouvernementales reportées</b>		
Afférentes à la compensation financière provenant du transfert des quais fédéraux (note 11)	3 372 790	3 256 406
Afférentes aux immobilisations corporelles (note 12)	1 810 055	1 943 614
	5 182 845	5 200 020
	47 135 907 \$	45 846 240 \$

## 7. DÉBITEURS

	2006	2005
Secteur du transport	422 973 \$	304 912 \$
Secteur gouvernemental	45 828	29 502
Subvention à recevoir du ministère des Transports	2 533 451	-
Réclamation d'assurances et règlement de poursuites	-	406 035
Autres	40 173	46 001
	3 042 425 \$	786 450 \$

## 8. PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE RECOUVRABLE

Le gouvernement s'est engagé à verser à la Société les sommes nécessaires pour qu'elle soit en mesure de s'acquitter de ses obligations sur des emprunts du Fonds de financement servant à financer l'acquisition d'immobilisations corporelles, après s'être assuré que la Société n'est pas en mesure de le faire.

La participation recouvrable s'établit comme suit :

	2006	2005
Solde au début	27 161 988 \$	25 622 434 \$
Amortissement des immobilisations corporelles financées à long terme	4 762 940	5 500 013
Intérêts encourus sur les emprunts	4 069 121	4 368 091
	35 994 049	35 490 538
Participations gouvernementales reçues	(8 328 550 )	(8 328 550 )
Solde à la fin	27 665 499 \$	27 161 988 \$

Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :

Emprunts du Fonds de financement (note 10)	56 924 856 \$	59 637 362 \$
Coût non amorti des immobilisations corporelles financées à long terme (note 9)	(30 148 486 )	(33 438 122 )
	26 776 370	26 199 240
Intérêts courus sur ces emprunts	889 129	962 748
	27 665 499 \$	27 161 988 \$

## 9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	FINANCÉES À LONG TERME (note 8) \$	ACQUISES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC \$	2006 ACQUISES PAR DONATION (note 12) \$	AUTRES \$	TOTAL \$	2005 TOTAL \$
<b>COÛT</b>						
Terrains	-	-	173 794	21 972	195 766	195 766
Quais	932 712	23 108 643	40 401 297	721 870	65 164 522	65 164 522
Bâtiments	4 098 304	1 681 967	4 967 215	2 140 235	12 887 721	12 294 469
Navires *	103 483 468	-	29 228 709	3 753 518	136 465 695	134 549 218
Ameublement et équipement	-	-	12 738	2 321 653	2 334 391	2 343 489
Matériel roulant	-	-	-	123 149	123 149	123 149
Améliorations locatives	-	-	215 930	637 794	853 724	853 724
	108 514 484	24 790 610	74 999 683	9 720 191	218 024 968	215 524 337
<b>AMORTISSEMENT CUMULÉ</b>						
Quais	359 567	11 246 003	12 403 626	158 211	24 167 407	22 009 663
Bâtiments	376 233	1 254 437	3 195 414	747 849	5 573 933	5 060 942
Navires	77 630 198	-	28 441 464	1 370 988	107 442 650	102 659 120
Ameublement et équipement	-	-	9 930	1 629 550	1 639 480	1 561 550
Matériel roulant	-	-	-	110 391	110 391	104 922
Améliorations locatives	-	-	215 930	637 794	853 724	853 724
	78 365 998	12,500 440	44 266 364	4 654 783	139 787 585	132 249 921
<b>VALEUR NETTE</b>	30 148 486	12 290 170	30 733 319	5 065 408	78 237 383	83 274 416

\* Au 31 mars 2006, ce poste inclut un montant de 1 916 477 \$ pour la rénovation du N.M. Catherine-Legardeur et sur lequel aucun amortissement n'a été comptabilisé.



## 10. DETTE À LONG TERME

	2006	2005
Dû au gouvernement du Québec payable sur demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société en vertu d'une entente relative à la cession, par le gouvernement du Québec à la Société, de bâtiments et de quais	25 551 410 \$	25 551 410 \$
Emprunts du Fonds de financement, 8,49 %, remboursables par des versements semestriels de 1 766 415 \$ échéant en juin 2011	15 234 477	17 336 336
Emprunt du Fonds de financement, 6,96 %, remboursable par des versements semestriels de 1 725 967 \$ échéant en janvier 2018	27 747 679	29 195 472
Emprunt du Fonds de financement, 5,06 %, remboursable par des versements semestriels de 280 938 \$ échéant en janvier 2018	5 004 583	5 304 253
Emprunt du Fonds de financement, 5,68 %, remboursable par des versements semestriels de 288 635 \$ échéant en janvier 2018	4 966 088	5 250 689
Emprunt du Fonds de financement, 6,04 %, remboursable par des versements semestriels de 102 319 \$ échéant en juin 2028	2 498 725	2 550 612
Emprunt du Fonds de financement, 4,72 %, remboursable par des versements semestriels de 91 860 \$ échéant en décembre 2015	1 473 304	-
	82 476 266	85 188 772
Versements échéant en deçà d'un an	4 641 077	4 185 811
	77 835 189 \$	81 002 961 \$

Les versements en capital à effectuer sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

2007	4 641 077 \$
2008	4 965 684
2009	5 338 466
2010	5 740 000
2011	6 172 549

# **11. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES AFFÉRENTES À LA COMPENSATION FINANCIÈRE PROVENANT DU TRANSFERT DES QUAIS FÉDÉRAUX**

En vertu d'une entente signée le 30 mars 2001, le gouvernement du Québec a transféré à la Société la propriété, effective le 19 juin 2000, des installations portuaires d'une valeur attribuée de 35 525 305 \$, situées sur le site des dix terminaux de traversiers reçus du gouvernement du Canada, ainsi que la compensation financière de 36 300 000 \$ associée à ce transfert. Selon cette entente, la Société doit utiliser cette somme forfaitaire, ainsi que les fruits de son investissement, exclusivement pour l'opération, l'entretien et la réfection des dix terminaux.

	2006	2005
Solde au début	36 696 205 \$	37 594 254 \$
Intérêts gagnés	2 135 265	2 192 602
Amortissement des escomptes et des primes sur placements	100 597	99 910
Frais de garde	(1 139)	(2 234)
Gain sur disposition de placement	-	68 079
	38 930 928	39 952 611
Virement aux résultats d'un montant équivalent aux dépenses nettes des quais fédéraux	(3 372 790)	(3 256 406)
	35 558 138 \$	36 696 205 \$
Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :		
Placement de la compensation pour les quais fédéraux, constitué de :		
Encaisse	347 225 \$	334 360 \$
Placement sur le marché obligataire (valeur au marché : 37 839 463 \$; 39 845 799 \$ en 2005)	34 745 996	35 989 284
Intérêts courus à recevoir	464 917	372 561
	35 558 138 \$	36 696 205 \$

Les placements obligataires portent des intérêts compris entre 5,15 % et 12,25 %. Les échéances vont d'avril 2006 à juillet 2025.

Les escomptes et les primes sont amorties selon la méthode du taux de rendement effectif.

**12. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES  
AFFÉRENTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

	2006	2005
<b>a) Gouvernement du Québec</b>		
Solde au début	4 466 036 \$	4 937 179 \$
Virement aux résultats des montants suivants :		
Amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(411 575 )	(461 707 )
Solde non amorti sur immobilisation aliénée au cours de l'exercice	-	(9 436 )
Solde à la fin	4 054 461	4 466 036
<b>b) Gouvernement du Canada</b>		
Solde au début	27 903 543	29 376 014
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(1 398 480 )	(1 472 471 )
Solde à la fin	26 505 063	27 903 543
	30 559 524 \$	32 369 579 \$
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	173 794 \$	173 794 \$
Quais	27 997 671	29 471 233
Bâtiments	1 771 801	1 968 667
Navires	787 244	926 169
Ameublement et équipement	2 808	3 510
	30 733 318	32 543 373
Déduire : Participation gouvernementale inscrite au surplus d'apport (note 14)	(173 794 )	(173 794 )
	30 559 524 \$	32 369 579 \$

### 13. CAPITAL-ACTIONS

	2006	2005
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	1 500 000 \$	1 500 000 \$

### 14. SURPLUS D'APPORT

	2006	2005
Participation gouvernementale relative à des terrains acquis par donation (note 12)	173 794 \$	173 794 \$

### 15. ENGAGEMENTS

- La Société a signé un bail à long terme échéant en 2019 pour les locaux à la gare de Lévis avec une option de renouvellement de quatorze ans. De plus, la Société a renouvelé en cours d'exercice son bail pour la location des locaux au port de Québec échéant en 2009. Ce bail comporte trois options de renouvellement de cinq ans chacune.

En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes visant à maintenir des services de traversiers, la Société s'est engagée à leur verser une rémunération annuelle afin de payer certaines allocations ou de combler leur déficit.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2006, la dépense de loyer pour les locaux s'élève à 64 857 \$ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 624 995 \$.

Au 31 mars 2006 les engagements de la Société pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	Baux	Ententes de services *
2007	66 000 \$	1 904 487 \$
2008	67 000 -	
2009	68 000 -	
2010	61 000 -	
2011	51 000 -	
	313 000 \$	1 904 487 \$

\* Les montants des ententes de services sont basés sur une estimation de coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs.

Le 22 septembre 2005, la Société a signé un contrat de 3 907 469 \$ pour la modernisation du N.M. *Catherine-Legardeur*. Les engagements relatifs à ce contrat totalisent 2 013 017 \$ au 31 mars 2006. Dès le début du prochain exercice, les coûts seront financés à long terme auprès du ministère des Finances et l'emprunt sera remboursable sur une période de 20 ans.

## **16. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS**

En plus des opérations entre apparentés déjà exposées dans les états financiers et comptabilisées à la valeur d'échange, la Société est apparentée à tous les ministères et fonds spéciaux ainsi qu'à tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. La Société n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas exposées distinctement dans les états financiers.

## **17. RÉGIMES DE RETRAITE**

Les membres du personnel de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes interentreprises sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 688 242 \$ (2005 : 563 194 \$). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

## **18. INSTRUMENTS FINANCIERS**

### **Placements en obligations**

La juste valeur marchande des obligations est évaluée à partir de la moyenne des taux acheteur et vendeur considérés comme représentatifs du marché des titres ayant des caractéristiques similaires.

### **Dettes à long terme**

Au 31 mars 2006, la juste valeur de la dette à long terme de 82 476 266 \$ (2005 : 85 188 772 \$) s'établissait à 89 648 514 \$ (2005 : 92 549 520 \$) compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt. Cependant, dans la juste valeur mentionnée plus haut, un montant de 25 551 410 \$, dû au gouvernement du Québec, n'a pas été évalué et a été considéré à la valeur comptable compte tenu de l'absence de marché pour ce type de dette à long terme.

### **Emprunt à court terme**

Au 31 mars 2006, la Société pouvait combler ses besoins de liquidité à court terme par un régime d'emprunts à court terme ou par voie de marge de crédit auprès d'institutions financières ou auprès du Fonds de financement du gouvernement du Québec. Ces lignes de crédit sont autorisées jusqu'à concurrence d'un montant de 5 000 000 \$ jusqu'au 31 juillet 2007. Elles portent intérêt au taux de base de l'institution prêteuse moins 2,5 %.

### **Autres éléments d'actifs et de passifs**

La juste valeur de l'encaisse, des débiteurs et des créditeurs et frais courus équivaut à leur valeur comptable étant donné leur courte période d'échéance.



N.M. Marcoux arrivant à Guebout

Photo : Gabriel C...

# ANNEXE 1

## CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

### 1.0 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

- 1.1 Le présent code d'éthique a pour objet de préserver et de renforcer le lien de confiance des citoyens dans l'intégrité et l'impartialité de la Société des traversiers du Québec (ci-après appelée « la Société »), de favoriser la transparence au sein de la Société et de responsabiliser l'administration et les administrateurs de la Société.
- 1.2 Le présent code d'éthique s'applique aux membres du conseil d'administration de la Société nommé ou désigné par décret du gouvernement, conformément à l'article 6 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14) (ci-après appelée « administrateur »).

### 2.0 MISSION DE LA SOCIÉTÉ

La mission de la Société est de : *Contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises en assurant des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec.*

### 3.0 VALEURS DE LA SOCIÉTÉ

Les valeurs véhiculées par la Société sont le respect des personnes, l'esprit de créativité, le souci de la qualité du service et le goût du partenariat.

### 4.0 PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE

- 4.1 L'administrateur est nommé pour contribuer, à l'intérieur de son mandat, à la réalisation de la mission de la Société et à la bonne administration de ses biens, et ce, dans le respect de ses valeurs.

Sa contribution doit être faite, dans le respect du droit, avec honnêteté, loyauté, prudence, diligence, efficacité, assiduité et équité.

- 4.2 L'administrateur est tenu, dans l'exercice de ses fonctions, de respecter les principes d'éthique et les règles de déontologie prévus par la loi, le règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics (décret 824-98 du 17 juin 1998) et le présent code d'éthique et de déontologie. En cas de divergence, les principes et les règles les plus exigeants s'appliquent.

Il doit, en cas de doute, agir selon l'esprit de ces principes et de ces règles. Il doit de plus organiser ses affaires personnelles de telle sorte qu'elles ne puissent nuire à l'exercice de ses fonctions.

L'administrateur qui, à la demande de la Société, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, est tenu aux mêmes obligations.

- 4.3 L'administrateur est tenu à la discrétion sur ce dont il a connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions et est tenu, à tout moment, de respecter le caractère confidentiel de l'information ainsi reçue.

Cette obligation n'a pas pour effet d'empêcher un administrateur représentant ou lié à un groupe d'intérêts particuliers de le consulter et de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité.

- 4.4 L'administrateur doit, dans l'exercice de ses fonctions, prendre ses décisions indépendamment de toutes considérations politiques partisans.
- 4.5 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en était, doit faire preuve de réserve dans la manifestation publique de ses opinions politiques.
- 4.6 L'administrateur doit éviter de se placer dans une situation de conflit entre son intérêt personnel et les obligations de ses fonctions.

Il doit dénoncer à la Société tout intérêt direct ou indirect qu'il a dans un organisme, une entreprise ou une association susceptible de le placer dans une situation de conflit d'intérêts, ainsi que les droits qu'il peut faire valoir contre la Société, en indiquant, le cas échéant, leur nature et leur valeur.



L'administrateur nommé ou désigné dans un autre organisme ou entreprise doit aussi faire cette dénonciation à l'autorité qui l'a nommé ou désigné.

- 4.7 L'administrateur à temps plein ne peut, sous peine de révocation, avoir un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association mettant en conflit son intérêt personnel et celui de la Société. Toutefois, cette révocation n'a pas lieu si un tel intérêt lui échoit par succession ou donation pourvu qu'il y renonce ou en dispose avec diligence.

Tout autre administrateur qui a un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui de la Société doit, sous peine de révocation, dénoncer par écrit cet intérêt au président du conseil d'administration et, le cas échéant, s'abstenir de participer à toute délibération et à toute décision portant sur l'organisme, l'entreprise ou l'association dans lequel il a cet intérêt. Il doit en outre se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote relatif à cette question.

- 4.8 L'administrateur ne doit pas confondre les biens de la Société avec les siens et ne peut les utiliser à son profit ou au profit de tiers.
- 4.9 L'administrateur ne peut utiliser à son profit ou au profit de tiers l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Cette obligation n'a pas pour effet d'empêcher un administrateur représentant ou lié à un groupe d'intérêts particuliers de le consulter et de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité.

- 4.10 L'administrateur à temps plein doit exercer ses fonctions de façon exclusive sauf si l'autorité qui l'a nommé ou désigné le nomme ou le désigne aussi à d'autres fonctions. Il peut, toutefois, avec le consentement du président-directeur général, exercer des activités didactiques pour lesquelles il peut être rémunéré et des activités non rémunérées dans des organismes sans but lucratif.

Le président-directeur général peut pareillement être autorisé par le secrétaire général du Conseil exécutif.

- 4.11 L'administrateur ne peut accepter aucun cadeau, marque d'hospitalité ou autre avantage que ceux d'usage et d'une valeur modeste.

Tout autre cadeau, marque d'hospitalité ou avantage reçu doit être retourné au donateur ou à la Société.

- 4.12 L'administrateur ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour un tiers.

- 4.13 L'administrateur doit, dans la prise de ses décisions, éviter de se laisser influencer par des offres d'emploi.

- 4.14 L'administrateur qui a cessé d'exercer ses fonctions doit se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de ses fonctions antérieures au service de la Société.

- 4.15 L'administrateur qui a cessé d'exercer ses fonctions ne doit pas divulguer une information confidentielle qu'il a obtenue ou donner à quiconque des conseils fondés sur de l'information non disponible au public concernant la Société, ou un autre organisme ou entreprise avec lequel il avait des rapports directs importants au cours de l'année qui a précédé la fin de son mandat.

Il lui est interdit, dans l'année qui suit la fin de ses fonctions, d'agir au nom ou pour le compte d'autrui relativement à une procédure, à une négociation ou à une autre opération à laquelle la Société est partie et sur laquelle il détient de l'information non disponible au public.

Les administrateurs de la Société ne peuvent traiter, dans les circonstances qui sont prévues à l'alinéa précédent, avec l'administrateur qui y est visé dans l'année où celui-ci a quitté ses fonctions.

- 4.16 Le président du conseil d'administration doit s'assurer du respect des principes d'éthique et des règles de déontologie par les administrateurs de la Société.

## CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

### 5.0 ACTIVITÉS POLITIQUES

- 5.1 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en est, qui a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective doit en informer le secrétaire général du Conseil exécutif.
- 5.2 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en est, qui veut se porter candidat à une charge publique élective doit se démettre de ses fonctions.
- 5.3 L'administrateur à temps plein qui veut se porter candidat à la charge de député à l'Assemblée nationale, de député à la Chambre des communes du Canada ou à une autre charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps plein doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.
- 5.4 L'administrateur à temps plein qui veut se porter candidat à une charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps partiel, mais dont la candidature sera susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve, doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.
- 5.5 L'administrateur à temps plein qui obtient un congé sans rémunération conformément à l'article 5.3 ou à l'article 5.4 a le droit de reprendre ses fonctions au plus tard le 30<sup>e</sup> jour qui suit la date de clôture des mises en candidature, s'il n'est pas candidat, ou, s'il est candidat, au plus tard le 30<sup>e</sup> jour qui suit la date à laquelle une autre personne est proclamée élue.
- 5.6 L'administrateur à temps plein dont le mandat est à durée déterminée, qui est élu à une charge publique à temps plein et qui accepte son élection, doit se démettre immédiatement de ses fonctions d'administrateur.

Celui qui est élu à une charge publique dont l'exercice est à temps partiel doit, si cette charge est susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve, se démettre de ses fonctions d'administrateur.

- 5.7 L'administrateur à temps plein dont le mandat est à durée indéterminée et qui est élu à une charge publique a droit à un congé non rémunéré pour la durée de son premier mandat électif.

### 6.0 RÉMUNÉRATION

- 6.1 L'administrateur n'a droit, pour l'exercice de ses fonctions, qu'à la seule rémunération reliée à celle-ci, telle qu'elle a été définie au décret le nommant.
- 6.2 L'administrateur qui, à la demande de la Société, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, et reçoit une rémunération quelconque ou des jetons de présence de cet autre organisme ou entreprise, doit retourner à la Société toute telle rémunération ou jeton de présence.

### 7.0 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec entre en vigueur le jour de son adoption par le conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec.



CATHERINE-LÉGARDEUR  
HAUTEUR LIBRE 4,70 m

A bord du N.M. Catherine-Légardeur renoué  
Photo : Lyne Galarneau

